

# Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016

**Antti Rehunen, Mika Ristimäki, Anna Strandell,  
Maija Tiitu ja Ville Helminen**





# Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016

**Antti Rehunen, Mika Ristimäki, Anna Strandell, Maija Tiitu ja  
Ville Helminen**



## SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN RAPORTTEJA 13 | 2018

Suomen ympäristökeskus

Ympäristöpolitiikkakeskus

Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016

Kirjoittajat: Antti Rehunen, Mika Ristimäki, Anna Strandell, Maija Tiitu ja Ville Helminen

Vastaava erikoistoimittaja: Jari Lyytimäki

Rahoittaja/toimeksiantaja: Ympäristöministeriö

Julkaisija ja kustantaja: Suomen ympäristökeskus (SYKE)

PL 140, 00251 Helsinki, puh. 0295 251 000, syke.fi

Taitto: Antti Rehunen

Kannen kuva: Jussi Palmen/YHAN kuvapankki

Julkaisu on saatavana vain internetistä: [www.syke.fi/julkaisut](http://www.syke.fi/julkaisut) | [helda.helsinki.fi/syke](http://helda.helsinki.fi/syke) sekä ostettavissa painettuna SYKEN verkkokaupasta: [syke.juvenesprint.fi](http://syke.juvenesprint.fi)

ISBN 978-952-11-4935-1 (nid.)

ISBN 978-952-11-4936-8 (PDF)

ISSN 1796-1718 (pain.)

ISSN 1796-1726 (verkkojulk.)

Julkaisuvuosi: 2018



## TIIVISTELMÄ

### Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016

Tämän katsauksen tavoitteena on kuvata tiiviisti ja kattavasti yhdyskuntarakenteessa tapahtuneita muutoksia. Katsaukseen on koottu indikaattoreita, jotka kertovat yhdyskuntarakenteen kehityksen pitkän aikavälin kaarista ja viime vuosien suunnasta. Katsaus tarkastelee yhdyskuntarakennetta koko maassa ja erikokoisissa yhdyskunnissa sekä kaupunkiseuduilla että maaseuduilla. Tulosten yhteydessä esitetään tulkinta tapahtuneiden muutosten merkityksestä ja arvioidaan myös tulevaa kehitystä. Katsaukseen koottuja indikaattoreita päivitetään säännöllisesti, joten niiden kautta on saatavilla ajantasainen tieto yhdyskuntarakenteen kehityksestä.

Katsauksessa yhdyskuntarakennetta kuvataan kahdeksan teeman kautta: väestönkehitys erilaisissa yhdyskunnissa, taajama-alueiden ja -asutuksen kehitys, yhdyskuntien tiiviys ja infrastruktuuri, palvelujen saavutettavuus, keskustojen asema yhdyskuntarakenteessa, liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus ja kestävyys, arkiliikkumisen sujuvuus sekä taajamien viherrakenne ja virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus. Teemojen sisällä yhdyskuntien kehitystä on kuvattu useamman indikaattorin avulla.

Katsaus kertoo käänteestä kohti tiivistyvää kehitystä. Yhdyskuntien pitkään jatkunut hajautumiskehitys on tulosten perusteella taittumassa. Taajamien fyysinen rakenne on tiivistynyt täydennysrakentamisen ansiosta ja taajamien asukastiheys on kääntymässä kasvuun erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla. Kaupunkiseutujen kehitys on ollut aiempaa suunnitelmallisempaa. Yhä suurempi osuus uusista asunnoista on viime vuosina sijoittunut asemakaavoitetulle alueelle. Tästä huolimatta asemakaava-alueen ulkopuolisen harvan lievetaajaman ja haja-asutuksen pinta-ala on laajentunut nopeasti.

Eri toimintojen väliset etäisyydet, kuten matkat kotoa työpaikalle, ovat kasvaneet edelleen, mutta hitaammin kuin aiemmin. Lähipalvelujen saavutettavuus on säilynyt kaupunkiseuduilla melko vakaana, mutta heikentynyt maaseudulla. Keskusta-alueet ja alakeskukset ovat saaneet uusia asukkaita, mutta palvelutyöpaikkojen osalta keskustat ovat menettäneet suhteellista merkitystään. Työ- ja asiointimatkojen autoriippuvuus on lisääntynyt, mikä heikentää arjen sujuvuutta erityisesti autottomien asutokuntien keskuudessa. Mahdollisuudet kulkea työmatkat jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä ovat heikentyneet 2000-luvulla jokaisella kaupunkiseuduilla.

Kaupunkiseudut ja maaseututaajamat ovat keskenään hyvin erilaisessa asemassa sen suhteen, miten ne pystyvät vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Valintoja on mahdollista tehdä erityisesti suurimmilla kasvavilla seuduilla, joille asuntorakentaminen yhä enemmän keskittyy tulevaisuudessa. Myös hitaan kasvun tai supistumisen seuduilla voidaan johdonmukaisella suunnittelulla vaikuttaa ajan mittaan yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen.

Asiasanat: yhdyskuntarakenne, kehitys, kaupunkiseutu, indikaattori

## SAMMANDRAG

### Översikten om samhällsstrukturs utveckling i Finland 1990–2016

Denna rapport beskriver ändringar i samhällsstruktur i Finland på ett kompakt och omfattande sätt. Översikten består av en mängd indikatorer som berättar om samhällsstrukturs utveckling på lång sikt och directioner under de senaste åren. Rapporten observerar samhällsstrukturs i hela landet och i samhällen av olika storlek, både i stadsregionerna och på landsbygden. I samband med resultaten presenteras en tolkning om ändringarnas betydelse och approximeras utveckling i framtiden. Utvalda indikatorer är uppdaterad regelbundet, så erbjuder de aktuell information om samhällsstrukturs utveckling.

Rapporten består av åtta teman: befolkningsutveckling i olika samhällen, utveckling av tätortområdena och tätortsbebyggelse, täthet och infrastruktur i samhällena, tjänsternas tillgänglighet, stadcentrumområdets ställning i samhällsstrukturs, diversitet och hållbarhet av färdmöjligheter, smidighet av dagliga resor, och tätorternas grönsstruktur och friluftsområdets tillgänglighet. Varje tema innehåller flera indikatorer.

Rapporten beskriver en vändning mot mer kompakta samhällen. Utbredning och splittring som pågått länge i samhällsstruktur ser ut att ha försvagats enligt resultaten. Tätorters fysiska struktur har blivit tätare på grund av kompletteringsbyggande, och folktäthet har vuxit speciellt i största stadsregionerna. Stadsregionernas utveckling har varit mer planerad än förr. Ännu större del av nya bostäder har byggts i detaljplaneområden, men trots det har areal av glesa småhusområden utanför detaljplaneområden utbredd snabbt.

Avstånden mellan olika funktioner i samhällsstruktur, liksom resor från hem till arbetsplats, har blivit längre, men ändringen har varit långsammare än förr. Allmänna tjänsternas tillgänglighet har återstått ganska stabil i stadsregionerna, men blivit sämre på landsbygden. Centrumområden och subcentrum har fått nya invånare men stadskärnornas andel av tjänstesektors arbetsplatser har blivit mindre. Resor till arbete, inköp och ärenden har blivit mer beroende av bilen, som förminskar vardagslivets smidighet särskilt bland hushåll som inte äger en bil. Möjligheter att göra arbetsresor till fots eller med cykel eller använda kollektivtrafik för arbetsresor har minskat i alla stadsregionerna under 2000–2015.

Stadsregionerna och landsbygdtätorterna har olika möjligheter att påverka samhällsstrukturs utveckling. Bästa chanser att göra val finns det i stora växande stadsregionerna, där bostadsbyggande koncentreras i framtiden. Också i regionerna som växer långsamt eller minskar, är det möjligt genom följdriktig planering att påverka hur samhällsstrukturs utformas.

Nyckelord: samhällsstruktur, utveckling, stadsregion, indikator

## ABSTRACT

### **Overview of the development of urban form in Finland 1990–2016**

The aim of this report is to describe compactly and comprehensively changes that have taken place in urban form in Finland. The report consists of indicators that inform about the development of urban form both in long-term perspective and during the recent years. The focus is on different sized urban areas and rural population centres. The results of indicators are interpreted, and the future development of urban form is estimated. The indicators selected for the report will be updated regularly offering up-to-date information on the development of urban form.

The report examines eight themes: population development in different-sized urban regions and rural centres, areal development of urban areas, density and infrastructure, accessibility of services, development of city centres, diversity and sustainability of travelling options, opportunities for smooth everyday mobility, and urban green infrastructure and accessibility of green recreational areas. Each theme includes several indicators that describe the development of urban form.

The report indicates a turn towards densifying development. Urban sprawl that has continued for long seems to be slowing. The physical structure of urban areas has densified because of infill development, and the population density is turning to rise again in biggest urban regions. The growth of urban regions is more than before based on planned development. Growing proportion of new apartments has been built in areas with a detailed plan. Despite of this, the area covered by dispersed settlements without a detailed plan has also expanded quickly.

Distances between different urban functions, such as trips from home to work, have increased, but more slowly than before. The accessibility of most often used services has remained quite stable in urban areas, but weakened in rural centres. City centres and sub-centres have received new inhabitants, but lost their proportional significance in terms of service jobs. Car dependence of trips from home to work and services has increased, which has weakened chances for smooth everyday mobility particularly among households without a car. Opportunities for travelling home-to-work trips by walking, cycling or public transport have declined in all Finnish urban regions during 2000-2015.

Urban regions and rural centres have very different potential to affect the development of urban form. Choices can be made especially in biggest growing regions, where apartment building increasingly concentrates in the future. In areas of slower growth or decline, it is possible to have an effect on urban form through coherent planning.

Keywords: urban form, development, urban regions, indicator

## ESIPUHE

Yhdyskuntarakenteen tutkimus ja seuranta muodostavat laajan kokonaisuuden, joka sisältää tietoja monista eri aihepiireistä ja niihin pohjautuvia aluerajauksia sekä suunnittelun ja tutkimuksen työkaluja. Yhdyskuntarakennetta kuvaavien tietojen hyödyntäminen on laajaa, mutta yhdyskuntarakenteen muutosten raportointi on tapahtunut yleensä vain alue- tai teemakohtaisesti. Tietojärjestelmät tarjoavat haettavaksi tilastotietoja, mutta seurantatietojen yhdistäminen ja tulkinta ovat jääneet käyttäjälle.

Tässä katsauksessa on muodostettu kokonaiskuva yhdyskuntarakenteen kehityksestä. Tätä varten on valittu oleellisia yhdyskuntarakenteen muutoksia kuvaavia indikaattoreita eri aihepiireistä ja tarkasteltu niiden kehitystä viime vuosikymmeninä ja vuosina. Määrälliset indikaattorit on esitetty lukujen 3–10 kuvissa 4–54 sekä liitetaulukoissa 1–12. Tuloksia on tulkittu ja tulosten pohjalta on myös arvioitu tulevaisuuden näkymiä. Tarkastelun kohteena ovat olleet yhdyskunnat sekä kaupunkiseuduilla että maaseuduilla. Käytetyt aluerajaukset ovat pohjautuneet Suomen ympäristökeskuksen seurantatietoihin.

Yhdyskuntarakenteen indikaattoreiden määrittelyssä on otettu huomioon tietojen käyttäjien tarpeet ja käyttökohteet. Lähtökohtana ovat olleet kysymykset, jotka on nähty tärkeiksi arvioitaessa kaavojen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Katsauksen suunnittelun yhteydessä järjestettiin ympäristöministeriössä työpaja, johon osallistui tietojen loppukäyttäjiä kunnista, maakuntien liitoista, ELY-keskuksista ja valtionhallinnosta. Työpajassa pyrittiin löytämään käyttäjien kannalta tärkeimmät indikaattorit ja seurantakohteet, jotka on sisällytetty tähän katsaukseen. Lisäksi työpajassa saatiin ehdotuksia uusiksi indikaattoreiksi, joista osa on pystytty ottamaan mukaan tarkasteluun ja osa on jäänyt kehitettäväksi tulevaisuudessa, kun käyttöön saadaan uudenlaisia tietoaaineistoja.

Katsauksen sisältämien indikaattoreiden laskenta ja tulosten kuvaus on toteutettu ympäristöministeriön ja Suomen ympäristökeskuksen rahoittamassa hankkeessa Yhdyskuntarakenteen seurannan indikaattorit ja barometri. Katsauksen viimeistely on tehty osana Suomen Akatemian yhteydessä toimivan Strategisen tutkimuksen neuvoston hanketta 'Beyond MALPE-coordination: integrative envisioning' (BeMInE) (hankenro 303556).

Katsaus luo pohjan yhdyskuntarakenteen indikaattoreiden tulevalle raportoinnille. Keskeisimmistä indikaattoreista tuotetaan tietopäivityksiä vuosittain tai muutaman vuoden välein. Tietoja voidaan hyödyntää useissa eri käyttökohteissa, kuten yhdyskuntarakenteen valtakunnallisessa ohjauksessa, kuntien ja maakuntien suunnittelussa, kaupunkiseutujen sopimusmenettelyissä ja kestävä kehityksen indikaattoreissa. Tarkoituksena on päivittää tulkintoja indikaattoreiden muutoksista teemakohtaisesti uusien aineistojen valmistuttua. Indikaattorien sisältö ja tulevat teemapäivitykset kootaan Yhdyskuntarakenteen indikaattorit -sivulle ([www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit](http://www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit)).

Helsingissä 11.6.2018

Tekijät

## SISÄLLYS

<b>1 Johdanto .....</b>	<b>9</b>
1.1 Yhdyskuntarakenteen määritelmä .....	9
1.2 Yhdyskuntarakenteen muutokset ja niiden seuranta.....	9
1.3 Yhdyskuntarakenteen paikalliset erityispiirteet.....	10
1.4 Katsauksen teemat .....	10
1.5 Indikaattorien tietolähteet .....	10
1.6 Yhdyskuntarakenneindikaattorien päivittäminen .....	10
<b>2. Katsauksen alueluokitus .....</b>	<b>11</b>
<b>3 Väestönkehitys erilaisissa yhdyskunnissa .....</b>	<b>15</b>
3.1 Teeman merkitys .....	15
3.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	15
3.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	16
3.4 Muutosten seuraukset .....	16
<b>4 Taajama-alueiden ja -asutuksen kehitys .....</b>	<b>20</b>
4.1 Teeman merkitys .....	20
4.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	20
4.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	21
4.4 Muutosten seuraukset .....	21
<b>5 Yhdyskuntien tiiviys ja infrastruktuuri .....</b>	<b>27</b>
5.1 Teeman merkitys .....	27
5.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	27
5.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	28
5.4 Muutosten seuraukset .....	28
<b>6 Palvelujen saavutettavuus.....</b>	<b>34</b>
6.1 Teeman merkitys .....	34
6.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	34
6.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	35
6.4 Muutosten seuraukset .....	35
<b>7. Keskustojen asema yhdyskuntarakenteessa .....</b>	<b>41</b>
7.1 Teeman merkitys .....	41
7.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	41
7.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	42
7.4 Muutosten seuraukset .....	42



<b>8. Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus ja edellytykset kestäville kulkutavoille.....</b>	<b>45</b>
8.1 Teeman merkitys .....	45
8.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	45
8.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	46
8.4 Muutosten seuraukset .....	46
<b>9. Arkiliikkumisen sujuvuus.....</b>	<b>51</b>
9.1 Teeman merkitys .....	51
9.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	51
9.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	52
9.4 Muutosten seuraukset .....	52
<b>10 Taajamien viherrakenne ja virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus.....</b>	<b>56</b>
10.1 Teeman merkitys .....	56
10.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä .....	56
10.3 Arvio tulevasta kehityksestä .....	57
10.4 Muutosten seuraukset .....	57
<b>11 Yhteenveto .....</b>	<b>60</b>

# 1 Johdanto

Tämän katsauksen tavoitteena on kuvata tiiviisti ja kattavasti Suomen yhdyskuntarakenteessa viime vuosina tapahtuneita muutoksia. Katsaukseen on koottu tärkeimpiä yhdyskuntarakenteen tilasta kertovia indikaattoreita. Katsaus tarkastelee yhdyskuntarakennetta koko maassa, erikokoisissa yhdyskunnissa ja kaupunkiseutukohtaisesti. Tarkastelun perusteella yksittäisen alueen kehitystä on mahdollista verrata samanlaisten alueiden kehitykseen yleisemmin. Tulosten yhteydessä esitetään tulkinta tapahtuneiden muutosten merkityksestä ja arvioidaan myös tulevaa kehitystä. Katsaukseen koottuja indikaattoreita päivitetään säännöllisesti, joten niiden kautta on saatavilla mahdollisimman ajantasainen tieto yhdyskuntarakenteen kehityksestä.

## 1.1 Yhdyskuntarakenteen määritelmä

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan työssäkäyntialueen, kaupunkiseudun, kaupungin, kaupunginosan tai muun taajaman sisäistä rakennetta. Se sisältää väestön ja asumisen, työpaikkojen ja tuotantotoiminnan, palvelujen ja vapaa-ajan alueiden sekä näitä yhdistävien liikenneväylien ja teknisen huollon verkostojen sijoittumisen ja niiden keskinäisen suhteen. Yhdyskuntarakenne käsittää sekä fyysisen rakenteen että rakenteessa tapahtuvat toiminnot, mukaan lukien liikkumisen yhdyskuntien eri osien välillä.

## 1.2 Yhdyskuntarakenteen muutokset ja niiden seuranta

Yhdyskuntarakenteessa tapahtuu erilaisia muutoksia. Fyysinen rakenne muuttuu lähinnä uudisrakentamisen, korjausrakentamisen ja purkamisen myötä, mutta muutokset ovat suhteellisen hitaita. Esimerkiksi vuodessa valmistuvien uusien asuntojen osuus koko asuntokannasta on vain hieman yli prosentti. Yhdyskuntien toiminnallisessa rakenteessa voi tapahtua paljon nopeampia muutoksia. Suuria muutoksia aiheutuu erityisesti niistä toiminnoista, jotka aiheuttavat paljon liikennettä. Tällaisia ovat runsaasti asiointia kokoavat palvelut, kuten vähittäiskauppa, terveydenhuolto ja koulutus.

Yhdyskuntarakenteen muutoksia on tarpeellista seurata sekä pitkän aikavälillä että viime vuosien kehityksen osalta. Pitkän aikavälin muutokset kuvaavat yhdyskuntarakenteen suuria kehityskaaria, joissa talouden suhdanteiden vaikutukset tasoittuvat. Taajamien pitkään jatkunut laajeneminen ja 2000-luvulla vahvistunut tiivistyminen ovat tällaisia suuria muutoslinjoja. Vuositason muutosten tarkastelu tuo esille sen, mihin suuntaan yhdyskuntarakenne muuttuu uudisrakentamisen myötä. Yksittäisten vuosien välillä voi rakentamisessa olla suuria eroja etenkin pienemmissä yhdyskunnissa, mutta useamman vuoden tarkastelu osoittaa jo kehityksen suunnan.

Uudisrakentaminen heijastaa maankäytön suunnittelun painopisteitä. Samalla on kuitenkin muistettava, että kaikki kaavat eivät lähde toteutumaan heti, vaan kaavavarannon laatu vaikuttaa yhdyskuntien kehitykseen tulevaisuudessa useiden vuosien ajan.

Palvelujen ja työpaikkojen sijaintiratkaisut ja ihmisten asuinpaikkavalinnat saattavat aiheuttaa muutoksia, jotka näkyvät jo yhden tai muutaman vuoden aikajänteellä. Samansuuntaisten valintojen kasautuminen ja elämäntavoissa tapahtuvat muutokset muokkaavat vuosien mittaan myös yhdyskuntarakennetta. Väestörakenteen muuttuminen, kuten ikääntymiskehitys, voi muuttaa ihmisten valintoja ja aiheuttaa suuria muutoksia yhdyskuntarakenteessa.

### 1.3 Yhdyskuntarakenteen paikalliset erityispiirteet

Yhdyskuntarakenne on aina sidoksissa paikalliseen ympäristöön ja sen erityispiirteisiin. Vesistöt, maanpinnan muodot, maaperän laatu ja muut luonnonympäristöön liittyvät tekijät luovat erilaisia edellytyksiä yhdyskuntien kehitykselle. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne ja nykyinen maankäyttö vaikuttavat siihen, mihin uusi rakentaminen voi sijoittua. Erityisen suuri merkitys on liikenneverkolla ja muulla infrastruktuurilla. Nykyinen rakenne vaikuttaa myös siihen, millä lailla yhdyskuntaa on mahdollista kehittää. Väljää rakennetta on helpompi tiivistää kuin hyvin tiheää rakennetta. Uutta tiivistä aluetta on kuitenkin ongelmattomampaa toteuttaa aiemmin rakentamattomalle alueelle kuin olemassa olevan harvan rakenteen sisälle.

### 1.4 Katsauksen teemat

Katsauksen sisältö rakentuu kahdeksan teeman varaan. Teemat kattavat kysymykset, jotka on nähty tärkeiksi arvioitaessa kaavojen vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen (Ympäristöministeriö 2013). Tarkasteltavat teemat ovat:

1. Väestönkehitys erilaisissa yhdyskunnissa
2. Taajama-alueiden ja -asutuksen kehitys
3. Yhdyskuntien tiiviys ja infrastruktuuri
4. Palvelujen saavutettavuus
5. Keskustojen asema yhdyskuntarakenteessa
6. Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus ja kestävyys
7. Arkiliikkumisen sujuvuus
8. Taajamien viherrakenne ja virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus

Teemojen sisällä yhdyskuntien kehitystä ja tulevaisuuden näkymiä on kuvattu sanallisesti ja useamman kartta- tai kuviomuodossa esitetyn indikaattorin perusteella. Indikaattorit kuvaavat eri aluetyyppien pinta-aloja sekä asukas- ja työpaikkamääriä, näiden suhteellisia osuuksia koko alueesta ja asukkaiden keskimääräisiä etäisyyksiä palveluihin ja työpaikkoihin.

Yhdyskuntarakenteen kehityksen ymmärtämiseksi on usein tarpeellista tarkastella eri teemoja ja indikaattoreita suhteessa toisiinsa.

### 1.5 Indikaattorien tietolähteet

Indikaattorien tärkeimpänä tietolähteenä käytetään Tilastokeskuksen (TK) toimittamia ja Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ylläpitämiä yhdyskuntarakenteen seurantatietoja (YKR). Keskeisenä tietolähteenä hyödynnetään myös Väestörekisterikeskuksen väestötietojärjestelmän (VTJ/VRK) rakennus-, huoneisto- ja väestötietoja. Tietolähteet on merkitty indikaattoritietoja esittävien karttojen ja kuvioiden yhteyteen.

### 1.6 Yhdyskuntarakenneindikaattorien päivittäminen

Yhdyskuntarakenteen kehityksen tunnuslukuja päivitetään vuosittain tai 2–3 vuoden välein. Päivitystaa-juus riippuu lähtöaineistojen saatavuudesta. Yhdyskuntarakennetta kuvaavia tilastotietoja on saatavilla kattavasti Elinympäristön tietopalvelu Liiteristä. Liiterissä käyttäjän on mahdollista valita tietty hallinnollinen alue ja sen sisällä toiminnallinen alue eli yhdyskuntarakenteen aluerajaus.

Keskeisimpiä yhdyskuntarakenteen indikaattoreita on koottu [www-sivulle](http://www.sivulle) [www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit](http://www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit). Tälle sivulle tuotetaan myös päivityksiä tämän katsauksen teemoista, kun niiden kehityksestä saadaan uusia seurantatietoja.

## 2. Katsauksen alueluokitus

Katsauksessa käytetty alueluokittelu pohjautuu Suomen ympäristökeskuksen tuottamiin yhdyskuntarakenteen aluerajauksiin. Tarkastelussa erotetaan 34 kaupunkiseutua, joiden taajamissa asuu noin kaksi kolmasosaa suomalaisista. Kaupunkiseudut on luokiteltu viiteen kokoluokkaan (Kuva 1). Pääosa tarkasteluista tehdään kokoluokittain, mutta indikaattoreista on laskettu myös kaupunkiseutukohtaiset tiedot, joita on esitetty joissakin kuvissa ja joita on koottu myös liitetaulukoiksi.

- Helsingin kaupunkiseutu on oma alueluokkansa. Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa on lähes 1,2 miljoonaa asukasta.
- Tampereen ja Turun kaupunkiseudut muodostavat seuraavan luokan. Tampereen kaupunkiseudun keskustaajamassa asukkaita on lähes 310 000 ja Turun kaupunkiseudun keskustaajamassa noin 260 000.
- Isompien keskisuurten kaupunkiseutujen luokkaan kuuluvat Oulun, Lahden, Jyväskylän, Porin ja Kuopion kaupunkiseudut. Näiden kaupunkiseutujen keskustaajamassa on yli 70 000 asukasta.
- Pienempiä keskisuuria kaupunkiseutuja ovat Hämeenlinnan, Hyvinkää–Riihimäen, Kouvolan, Kotka–Haminan, Lappeenrannan, Joensuun, Vaasan, Seinäjoen ja Rovaniemen kaupunkiseudut. Näiden kaupunkiseutujen keskustaajamassa on 40 000–70 000 asukasta.
- Pieniin kaupunkiseutuihin kuuluvat Kemi-Tornion, Mikkelin, Porvoon, Rauman, Kokkolan, Lohjan, Kajaanin, Imatran, Salon, Savonlinnan, Forssan, Varkauden, Pietarsaaren, Raahen, Valkeakosken, Iisalmen ja Heinolan kaupunkiseudut. Pienten kaupunkiseutujen keskustaajamassa asukkaita on alle 40 000.

Taajamarakenteen kuvaamiseen käytetään luokitusta, joka on esitelty tarkemmin raportissa Suomen taajamarakenne (Helminen ym. 2016) (Kuva 2). Luokituksessa keskeistä on tiheän taajama-alueen ja harvan lievettaajama-alueen erottaminen (Kuva 3). Tiheä taajama-alue (aluetehokkuus yli 0,02) on pääosin asemakaavoitettua aluetta, ja harva taajama-alue hyvin pitkälle asemakaavoittamatonta. Erilaisia taajama-aluetyyppejä on tarkasteltu tai yhdistelty indikaattorikohtaisesti tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Kaupunkiseututaajamista on erotettu seuraavia luokkia:

- *Kaupunkiseudun keskustaajama* on suurin tiheän taajaman alue kaupunkiseututaajamissa. Keskustaajamassa on pääsääntöisesti yli 15 000 asukasta.
- *Kaupunkiseudun lähitaajama* on keskustaajaman ulkopuolinen vähintään 3 000 asukkaan tiheän taajaman alue.
- *Kaupunkiseudun pientaajama* on tiheän taajaman aluetta, jossa on vähintään 500 asukasta tai 200 työpaikkaa.
- *Kaupunkiseudun lievettaajamaan* kuuluu harva taajama-alue ja pienet erilliset tiheän taajaman alueet, joissa on alle 500 asukasta ja alle 200 työpaikkaa.

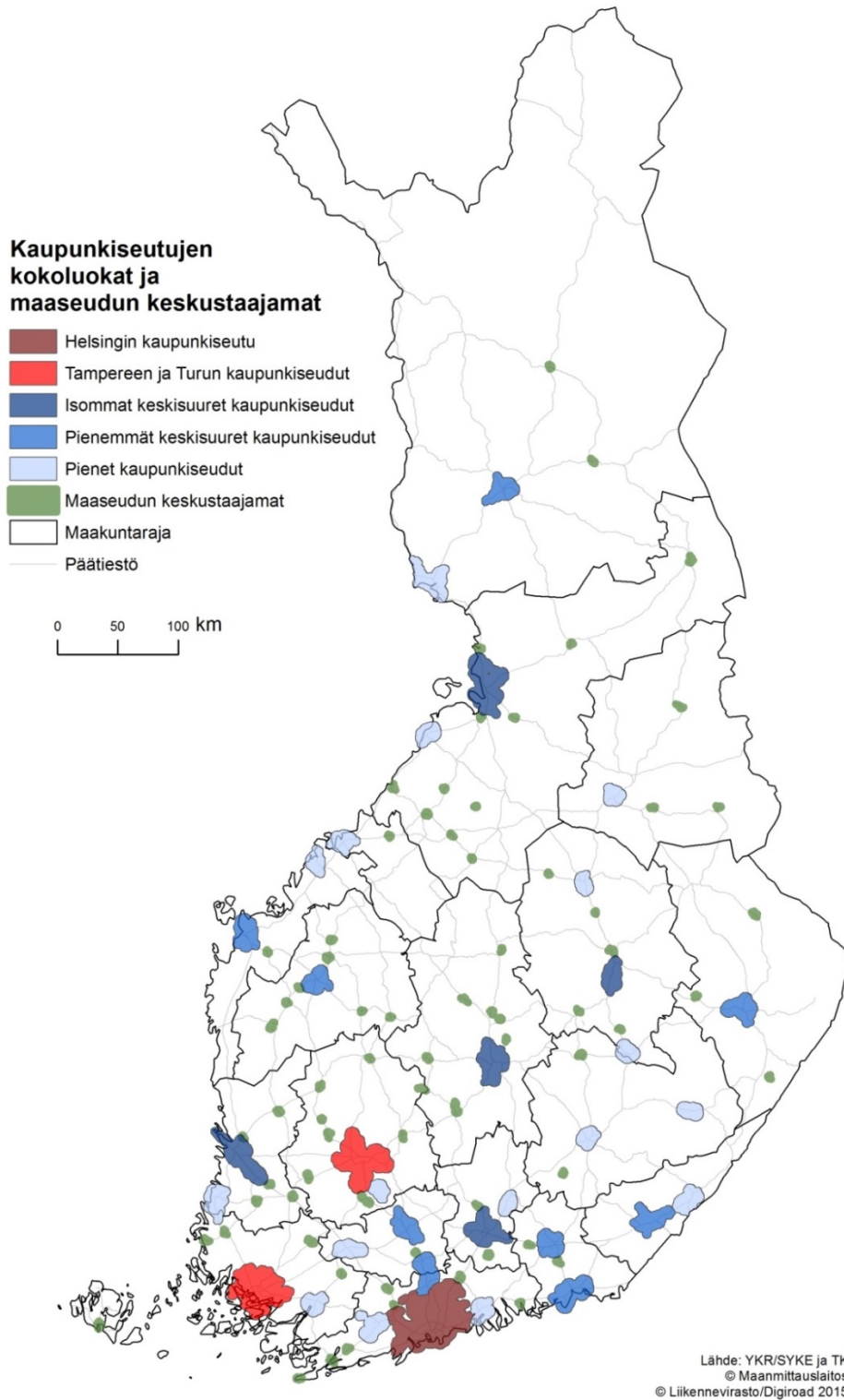
Kaupunkiseutuun kuuluu myös taajama-alueen ulkopuolinen haja-asutusalue lieve-alueella, joka ulottuu 5 km etäisyydelle keskustaajamasta ja siinä kiinni olevasta muusta taajamasta ja 3 km etäisyydelle muista kaupunkiseututaajamista.

Maaseudun taajamat on jaettu kokoluokittain seuraavasti:

- *Maaseudun keskustaajamassa* on tiheän taajaman alueella vähintään 3 000 asukasta.
- *Maaseudun lievettaajama* on maaseudun keskustaajamaa ympäröivä harvan taajaman alue.
- *Maaseututaajamat* ovat keskustaajamaa pienempiä vähintään 1 000 asukkaan taajama-alueita, joihin kuuluu sekä tiheää että harvaa taajamaa.

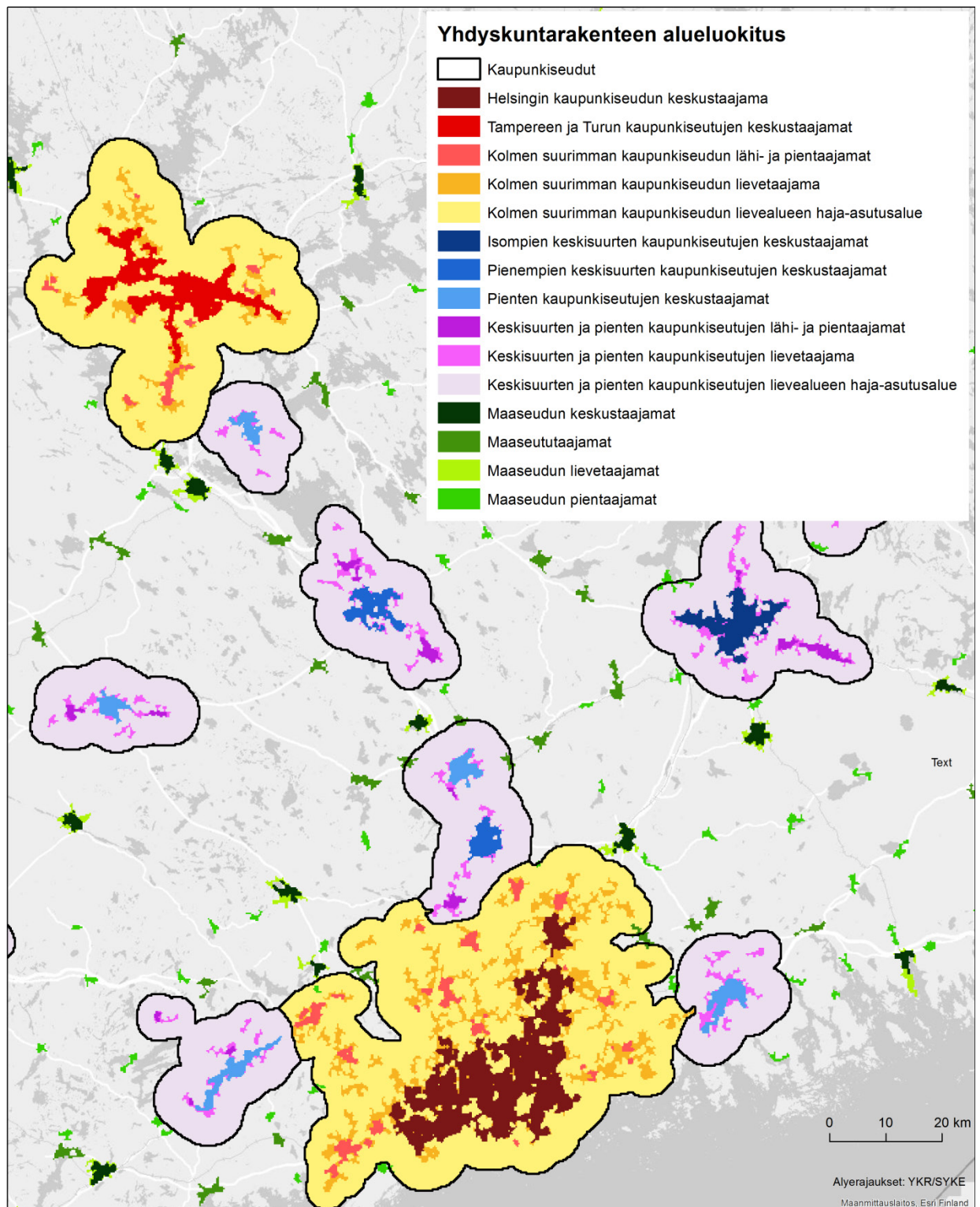
- *Maaseudun pientaajamat* ovat 200–999 asukkaan taajama-alueita, joihin kuuluu sekä tiheää että harvaa taajamaa.

Omana aluetyypinään on käsitelty myös maaseudun haja-asutusalueita.

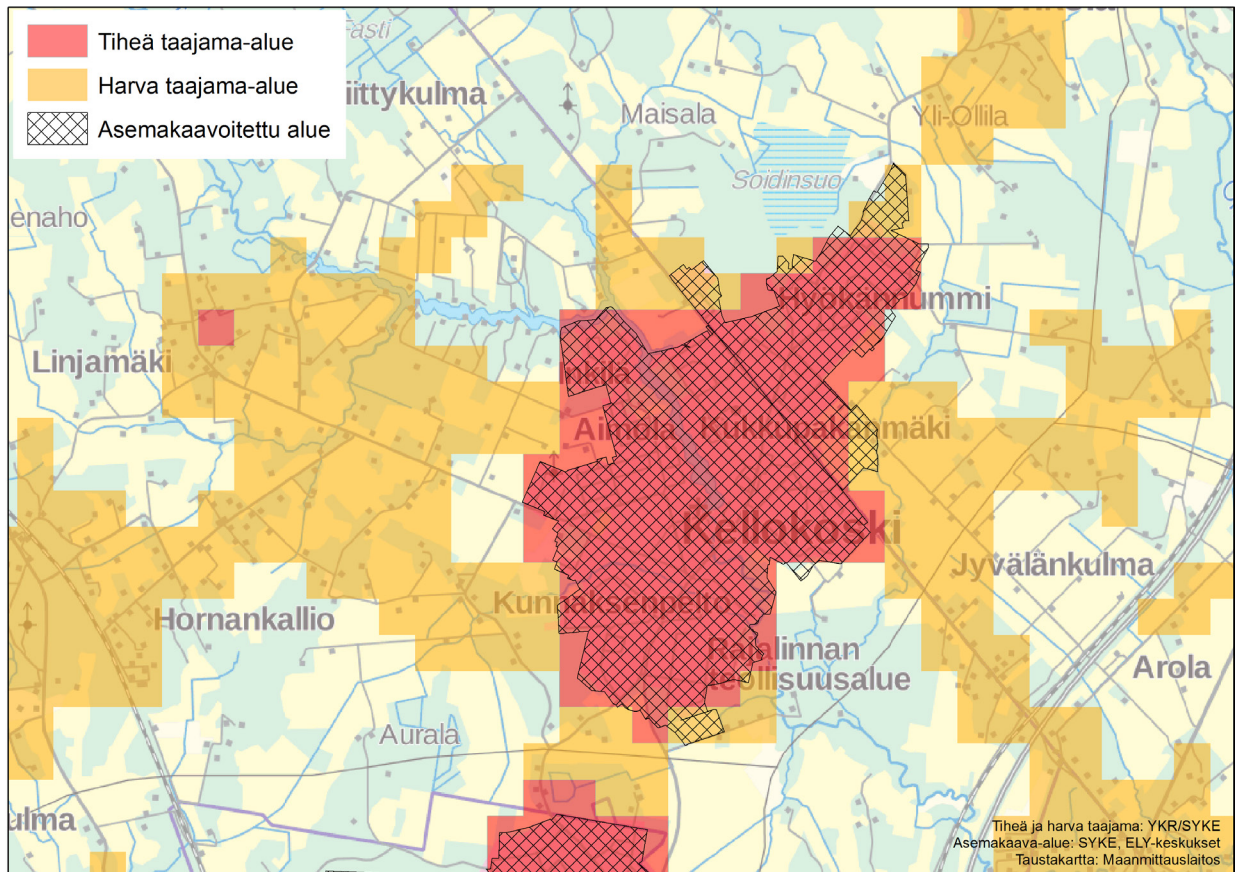


Kuva 1. Kaupunkiseudut kokoluokittain ja maaseudun keskustaajamat. Maaseudun keskustaajamien aluetta on kuvassa liioiteltu bufferivyöhykkeellä, jotta alueet erottuvat kartalta.





Kuva 2. Katsauksessa käytetään yhdyskuntarakenteen seurannan alueluokitusta. Karttaan merkittyjen alueluokkien ulkopuolelle jäävä merkitsemätön alue on maaseudun haja-asutusaluetta. Luokitus on esitelty tarkemmin Suomen taajamarakenne -raportissa (Helminen ym. 2016).



Kuva 3. Tiheä ja harva taajama-alue sekä asemakaavoitettu alue Kellokosken ympäristössä Pohjois-Tuusulassa vuoden 2015 lopussa. Tiheä taajama vastaa hyvin asemakaavoitettua aluetta.

## 3 Väestönkehitys erilaisissa yhdyskunnissa

Väestön määrä ja muutokset ovat yhdyskuntien kehityksen keskeinen mittari. Väestönkehitystä tarkastellaan tässä pysyvien asukkaiden lukumäärän perusteella. Katsauksessa käytetty erikokoisten yhdyskuntien luokittelu pohjautuu asukasmäärään.

### 3.1 Teeman merkitys

Asukasmäärä kuvaa yhdyskuntarakenteen käyttäjämäärää ja vaikuttaa muun muassa siihen, millaisia palveluja erikokoissa keskuksissa on saatavilla. Asukasmäärän muutokset kuvaavat uudisrakentamisen paineita yhdyskunnissa sekä olemassa olevan infrastruktuurin ylläpidon mahdollisuuksia ja haasteita.

Koko maan tasolla väestötarkastelut kertovat, millaisissa yhdyskunnissa ihmiset asuvat. Vertailtaessa eri kaupunkiseutuja ja maakuntia keskenään, väestönkehitys erottelee kasvavia seutuja, nykytasolla pysyviä seutuja ja väestöään menetettäviä supistuvia seutuja. Mahdollisuudet yhdyskuntarakenteen kehittämiseen eroavat näiden seutujen välillä toisistaan merkittävästi.

Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen tasolla väestönmuutosten tarkastelu tuo esille sen, miten kasvu painottuu yhdyskuntarakenteen eri osiin. Tämä kuvaa sitä, miten kaupunkiseutuja on mahdollista kehittää kokonaisuutena ja kuinka esimerkiksi maankäyttöä, asumista ja liikennettä on mahdollista sovittaa yhteen. Jos väestönkasvu tapahtuu lähinnä keskustaajaman alueella, mahdollisuudet joukkoliikenteen kehittämiseen ovat parempia kuin silloin, jos väestö kasvaa eniten lähitaajamissa ja lievealueella.

### 3.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Kaupunkiseuduilla lievealueineen asui vuonna 1990 noin 63,2 % suomalaisista ja vuoteen 2015 mennessä osuus oli kasvanut 70,6 %:iin. Vuosina 1990–2015 väestönkasvu keskittyi suurimmille kaupunkiseuduille. Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla asukasmäärä kasvoi yhteensä noin 490 000 asukkaalla. Muita kasvavia kaupunkiseutuja oli 17, ja niillä asukasmäärä kasvoi yhteensä 250 000 asukkaalla. Väestöään menettäneillä kaupunkiseuduilla asukasmäärä aleni yhteensä 30 000 asukkaalla. Maaseudulla asukasmäärä väheni 230 000 asukkaan verran.

Kaupunkiseuduista väestönkasvu oli suhteellisesti nopeinta Oulun ja Seinäjoen kaupunkiseuduilla. Asukasmäärä väheni sekä lukumääräisesti että suhteellisesti eniten Imatran ja Varkauden kaupunkiseuduilla. Väestönkasvu nopeimmin kasvavilla seuduilla oli suhteellisesti paljon suurempaa kuin väestön väheneminen väestöään menettävillä seuduilla.

Suurin väestönkasvu taajamarakenteen sisällä on tapahtunut Helsingin keskustaajaman alueella. Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen keskustaajamien yhteen laskettu asukasmäärä on samaa suuruusluokkaa ja kasvanut yhtä paljon kuin suurten keskisuurten kaupunkiseutujen – Oulun, Jyväskylän, Lahden, Porin ja Kuopion – keskustaajamien yhteen laskettu asukasmäärä. Keskisuurten kaupunkiseutujen keskustaajamien ryhmä on säilyttänyt osuutensa koko maan asukasmäärästä samalla tasolla, mutta pienten kaupunkiseutujen keskustaajamat ovat menettäneet asemiaan.

Kolmen suurimman kaupunkiseudun lähi-, pien- ja lievettaajamien nopea suhteellinen väestönkasvu on suurin nykyisen taajamarakenteen eri osia koskeva väestönmuutos. Kasvu oli nopeinta 2000-luvun alkuvuosina, jolloin lähi- ja pientaajamien asukasmäärä kasvoi viiden vuoden aikana yli 10 %:lla. 2010-luvulla lievettaajamien asukasmäärän kasvu on hidastunut kolmella suurimmalla kaupunkiseudulla, mutta lähi- ja pientaajamat kasvavat edelleen suhteellisesti nopeammin kuin kaupunkiseutujen keskustaajamat. Sen sijaan muilla kuin kolmella suurimmalla kaupunkiseudulla lievettaajaman kasvu on säilynyt

nopeana ja lähitaajamien kasvuvauhti on hidastunut. Lievealueen haja-asutusalueella väestön kasvu on 2010-luvulla painunut lähelle nollaa ja pienemmillä seuduilla haja-asutuksen määrä on jopa vähentynyt.

Vaikka nykyisissä lievetajajamissa väestönkasvu on ollut nopeaa, samalla on otettava huomioon, että suuri osa aiempien vuosikymmenten lievetajajamasta on muuttunut ajan kuluessa tiheäksi taajamaksi. Tämän takia lievetajajamassa asuvien kokonaismäärä ei ole kasvanut samalla tavalla kuin nykyisten lievetajajamien asukasmäärä, vaan monilla seuduilla pienentynyt.

Helsingin kaupunkiseudulla keskustaajaman suhteellinen väestönkasvu on nopeutunut huomattavasti 2010-luvulla. Samansuuntaista, mutta loivempaa kasvua on tapahtunut myös Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Maaseudun taajamien asukasmäärä on vähentynyt samansuuruista tahtia niin maaseudun keskustaajamien kuin tätä pienempienkin taajamien kokoluokassa. Maaseudun haja-asutusalueella asukasmäärän väheneminen on ollut suhteellisesti yli kaksi kertaa nopeampaa kuin taajamissa.

### 3.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Tilastokeskuksen vuonna 2015 julkaiseman väestöennusteen mukaan väestönmuutos on seuraavan 25 vuoden aikana jonkin verran maltillisempaa kuin edeltävän 25 vuoden aikana (SVT 2018). Kasvuseuduilla väestön kasvu ei ole yhtä nopeaa eikä supistuvilla seuduilla väestö vähene yhtä paljon kuin aiempaa ajanjaksona. Ennusteen perusteella kaupunkiseuduilla lievealueineen asuu vuonna 2040 noin 75,1 % suomalaisista.

Väestönkasvusta aiempaa suurempi osuus suuntautuu vain Helsingin kaupunkiseudulle, jonka osuuden ennakoitaan olevan yli puolet kaikesta kaupunkiseutujen väestönkasvusta. Väestöennusteen perusteella Helsingin kaupunkiseudun väestömäärä kasvaa vajaalla 310 000 asukkaalla, kun muilla kasvavilla kaupunkiseuduilla kasvu jää 290 000 asukkaaseen.

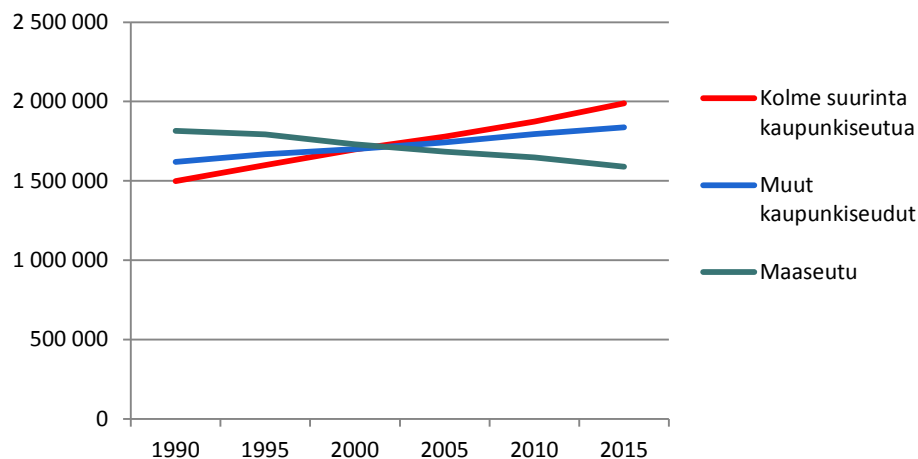
Kaupunkiseutujen sisällä väestönkasvun ennakoitaan keskittyvän entistä voimakkaammin keskustaajamien alueelle. Suurimmille kaupunkiseuduille muodostuu enenevästi myös monikeskuksista rakennetta, jolloin ainakin merkittävimmät lähitaajamat jatkavat nopeaa kasvuaan. Pienemmillä kaupunkiseuduilla lievetajajaman kasvun voidaan olettaa vähenevän tulevaisuudessa väestönkasvun keskittyessä asemakaava-alueita vastaavalle tiheään taajaman alueelle.

### 3.4 Muutosten seuraukset

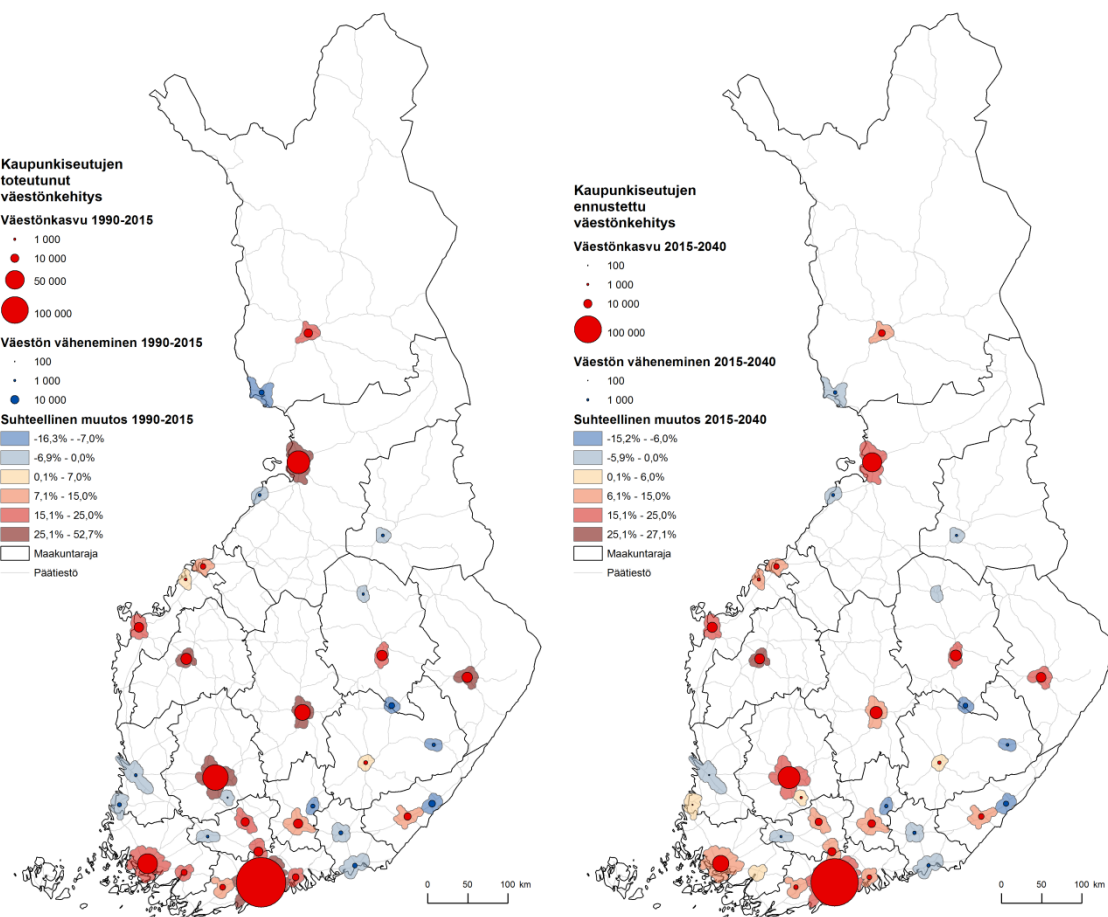
Väestönkasvun keskittyminen tarkoittaa sitä, että entistä harvemmillä kaupunkiseuduilla on merkittäviä mahdollisuuksia vaikuttaa uudisrakentamisen kautta olemassa olevan ja uuden yhdyskuntarakenteen toimivuuteen. Melko suuressa osassa kaupunkiseutuja ei tapahdu voimakasta kasvua tai vähenemistä, mutta uudisrakentamista tapahtuu kuitenkin jonkin verran ja tekemällä strategisia valintoja voidaan ajan mittaan myös vaikuttaa yhdyskuntarakenteen muotoutumiseen. Supistuvan väestönkehityksen alueilla huomio kiinnittyy infrastruktuurin ja alueen elinvoimaisuuden ylläpitoon, jolloin kyse on erityisesti toiminnoista olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa.

Tulevan väestönkehityksen arviointiin liittyy useita epävarmuustekijöitä. Kaupunkikohtaisesti elinkeinotoiminnan muutokset ja julkisten palveluiden tuottamiseen liittyvät ratkaisut voivat aiheuttaa eroja suhteessa yleiseen trendiin. Väestöennuste perustuu melko karkeisiin oletuksiin muuttoliikkeen kehityksestä. Jos esimerkiksi maahanmuutossa tapahtuu ennakoitua suurempaa kasvua, se vaikuttaa väestökehitykseen sekä kasvavilla että supistuvilla alueilla. Supistuvilla alueilla on käytettävissä vajaakäyttöistä asuntokantaa maahanmuuttajien asuttamiseen, mutta pitemmällä aikavälillä maahanmuuttajaväestö kasautuu paljolti suurimmille kaupunkiseuduille.



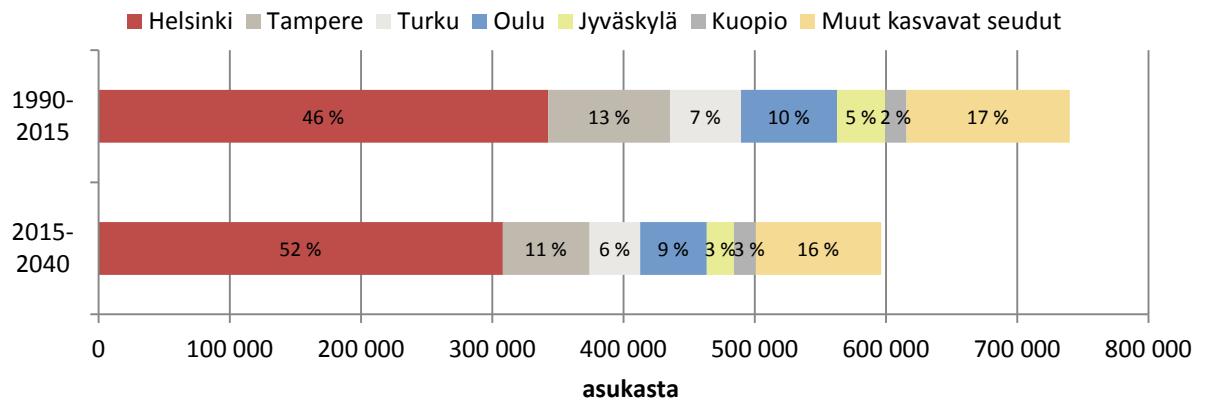


Kuva 4. Kaupunkiseutujen ja maaseudun väestökehitys 1990–2015. Vuosituhannen vaihteessa kolmen suurimman kaupunkiseudun, kaikkien muiden kaupunkiseutujen ja maaseudun asukasmäärät olivat samansuuruiset. Tämän jälkeen kolme suurinta kaupunkiseutua on kasvanut hyvin nopeasti. Muiden kaupunkiseutujen kasvu on ollut yhtä suurta kuin maaseudun väestömäärän väheneminen. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

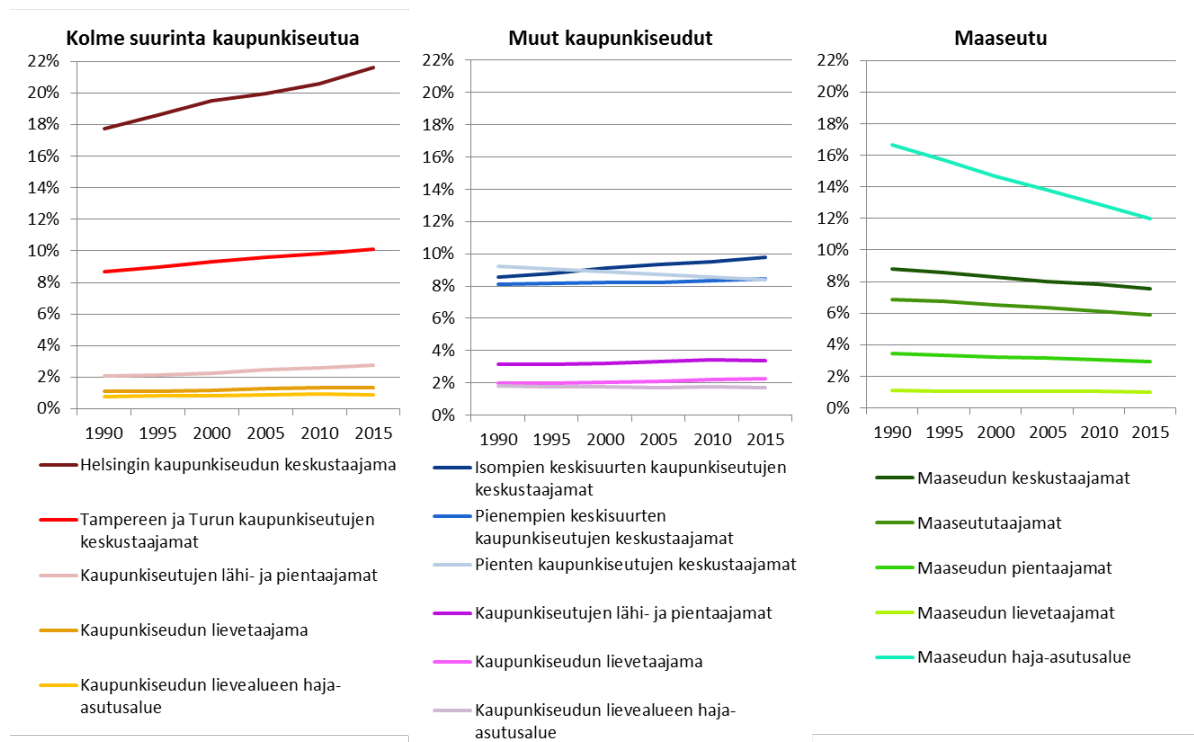


Kuva 5. Toteutunut (1990–2015) ja ennustettu (2015–2040) väestökehitys eri kaupunkiseuduilla. Ennustettu väestökehitys perustuu SYKEssä alueellistettuun Tilastokeskuksen väestöennusteeseen vuodelta 2015. Lähivuosikymmeninä väestökehityksen ennakoidaan olevan maltillisempaa kuin kuluneina vuosikymmeninä. Toteutunutta väestömuutosta saattaa toisaalta kasvattaa opiskelijoiden kotipaikkaa koskevan lainsäädännön muutos 1990-luvulla, jolloin monet opiskelijat siirtyivät opiskelupaikkakuntiensa vakituiksi asukkaiksi. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

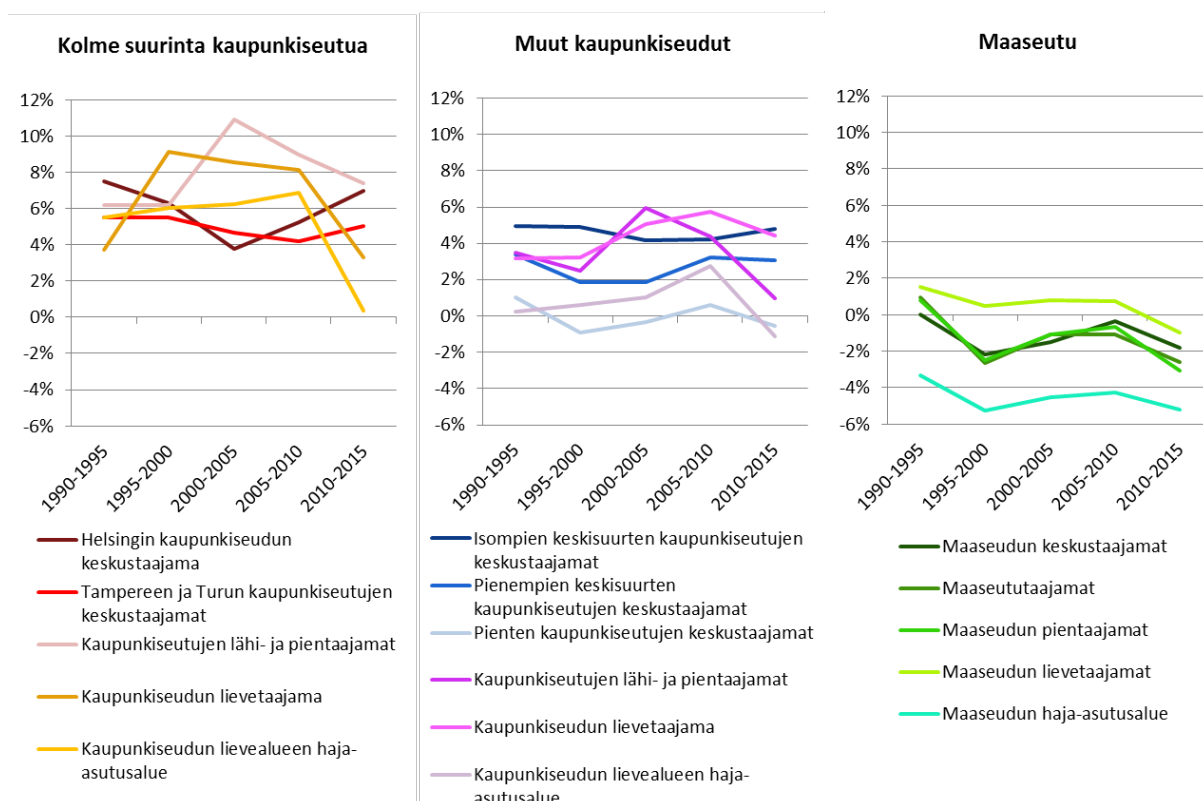




Kuva 6. Koko maan väestönkasvun jakautuminen kasvavien kaupunkiseutujen välille. Väestönkasvu on kuvattu sekä asukasmääränä että suhteellisenä osuutena koko maan väestönkasvusta. Yhä suurempi osuus kasvusta sijoittuu tulevaisuudesta entistä harvemmillle kaupunkiseuduille. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 7. Suurten, keskisuurten ja pienten kaupunkiseutujen sekä maaseutualueen osuus koko maan väestöstä vuosina 1990–2015. Aluerajauksena on käytetty vuoden 2015 mukaista taajamarajauksia. Suurin kasvu väestöosuudessa on tapahtunut Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa ja väheneminen maaseudun haja-asutusalueella. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 8. Väestön suhteellinen muutos viisivuositain 1990–2015 erilaisilla kaupunki- ja maaseutualueilla. Aluerajauksena on käytetty vuoden 2015 mukaista taajamarajauksia. 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä suhteellinen kasvu oli nopeinta kaupunkiseutujen lähi- ja pien- ja lievettaajamissa. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

## 4 Taajama-alueiden ja -asutuksen kehitys

Taajamarakenteen ja taajama-asutuksen kehitys kuvaa Suomen taajamien maankäyttöä, taajamien kasvutapaa ja kasvun suunnitelmallisuutta.

### 4.1 Teeman merkitys

Suunniteltu taajamarakenteen kehittäminen luo edellytykset saavutettavuudelle ja kestäville liikkumisvalinnoille. Suunnittelematon taajaman laajeneminen vähentää mahdollisuuksia toimivan yhdyskuntarakenteen tulevaan kehittämiseen etenkin tiheiden taajamien reunoilla. Taajama voi laajeta myös suunnitelmallisesti uutena tiheänä taajama-alueena, mikä on perusteltua etenkin jos olemassa oleva tiheä taajama on jo hyvin tiiviisti asuttu.

Kaupunkiseutujen keskustaajama sekä lähi- ja pientaajamat ovat tiheitä ja asemakaavallisesti suunniteltuja alueita. Tiheällä taajama-alueella täydennysrakentaminen ja väestönkasvu on yleensä suunnitelmallista sekä hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja infrastruktuuria. Lievetaajamat taas ovat tiheiden taajamien reuna-alueita tai erillisiä alhaisen tehokkuuden taajamia, jotka ovat yleensä asemakaavoittamattomia. Ne voivat olla esimerkiksi keskeneräisiä asemakaava-alueita, asemakaavan lähialueita, tiheämpää tienvarsiasiutusta tai tiheään taajamaan kytkeytyvää kylämäistä asutusta. Lievetaajaman leviäminen kertoo hajakentän rakentamisen kautta tapahtuvasta yhdyskuntarakenteen hajautumisesta.

### 4.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Taajama-alueen pinta-ala on kasvanut viimeisen 25 vuoden aikana noin 40 %. Kasvu on ollut likipitään yhtä nopeaa sekä kaupunki- että maaseututaajamissa. Taajama-alueen laajeneminen oli erityisen nopeaa 2000-luvun alussa ja pinta-alan kasvu on tasaantunut 2010-luvulla. Harvan taajaman laajeneminen on suhteellisesti nopeampaa kuin tiheän taajaman Helsingin kaupunkiseudulla ja pienten kaupunkiseutujen joukossa. Muiden suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ryhmässä tiheä taajama-alue on laajentunut harvaa nopeammin. Tiheän taajaman osuus taajamien pinta-alasta on kaupunkiseutujen taajamissa 60–70 % ja maaseututaajamissa noin 45 %.

Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus kaupunkiseudun väestöstä kuvaa sitä, missä määrin asutus sijoittuu asemakaava-alueita vastaavan tiheän taajaman ulkopuolelle. Vuosina 1990–2015 lievetaajaman ja haja-asutuksen osuus on laskenut tasaisesti kaikissa kaupunkiseutujen kokoluokissa. Suuremmilla kaupunkiseuduilla lievetaajaman ja haja-asutuksen osuus on pienin. Helsingin keskustaajamassa osuus oli vuonna 2015 noin 5 % ja Tampereen, Turun ja muiden suurten kaupunkiseutujen kokoluokassa noin 8 %. Pienimpien kaupunkiseutujen kokoluokassa osuus oli noin 15 %.

Asuntojen uudisrakentamisessa lievetaajaman ja haja-asutusalueen osuus kasvoi etenkin Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, mutta 2010-luvulla osuus on pudonnut hyvin paljon. Helsingin seudulla osuus on pienentynyt noin 2,6 %:iin. Turun kaupunkiseudulla osuus on noin 9 %, mikä on selvästi enemmän kuin muilla suurilla kaupunkiseuduilla. Tampereen, Oulun, Jyväskylän ja Kuopion kaupunkiseuduilla lievetaajaman ja haja-asutusalueen osuus asuntorakentamisesta on 2010-luvulla pudonnut alle 5 %:iin. Keskisuurten kaupunkiseutujen joukossa prosenttiyksiköissä suurin pudotus on 2000-luvulla tapahtunut Rovaniemen ja Joensuun seuduilla. Pienillä kaupunkiseuduilla lievetaajama- ja hajakentän rakentamisen osuus on edelleen melko suuri, mutta rakentamisen volyyymi on pieni.

Asemakaavoitettua aluetta vastaavan tiheän taajaman kasvu voi tapahtua useammalla eri tavalla. Uusi asuntorakentaminen voi olla täydennysrakentamista, joka sijoittuu jo olemassa olevan tiheän taajaman alueelle, harvan taajaman tiivistymisestä syntyvää uutta taajamaa tai aiemmin taajaman ulkopuo-

liselle alueelle rakennettavaa uutta tiheää taajamaa. Tiheän taajaman kasvutapa riippuu olemassa olevasta taajamarakenteesta. Tiiviisti rakennetuissa taajamissa, kuten Kuopiossa, tiheän taajaman täydennysrakentaminen on vaikeampaa, ja väestönkasvu sijoittuu merkittävästi myös uuteen tiheään taajamaan. Väljemmin rakennetuissa taajamissa on helpompaa tiivistää olemassa olevia asuinalueita.

Tiheän taajaman täydennysrakentaminen on vahvistunut Helsingin kaupunkiseudulla. Suuri muutos on tapahtunut myös Oulun ja Kotka-Haminan seuduilla, joissa aiemmin tiheän taajaman täydennysrakentamisen osuus oli monia muita seutuja pienempi. Tampereen seudulla täydennysrakentamisen osuus on pienentynyt, mikä voi johtua laajojen uusien taajama-alueiden rakentamisesta. Pienten ja keskisuurten kaupunkiseutujen välillä on suuria eroja täydennysrakentamisen osuudessa. Useilla väestöltään suipistuvilla seuduilla täydennysrakentamisen merkitys on vahvistunut.

### 4.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Lievetaajaman pinta-alan kasvu on jatkunut nopeana, mikä johtuu osittain menetelmästä, jolla tällainen alhaisen tehokkuuden taajama rajataan. Tulevaisuudessa lievetaajaman kasvun voidaan kuitenkin olettaa hidastuvan ainakin pienemmillä kaupunkiseuduilla ja maaseutualueilla.

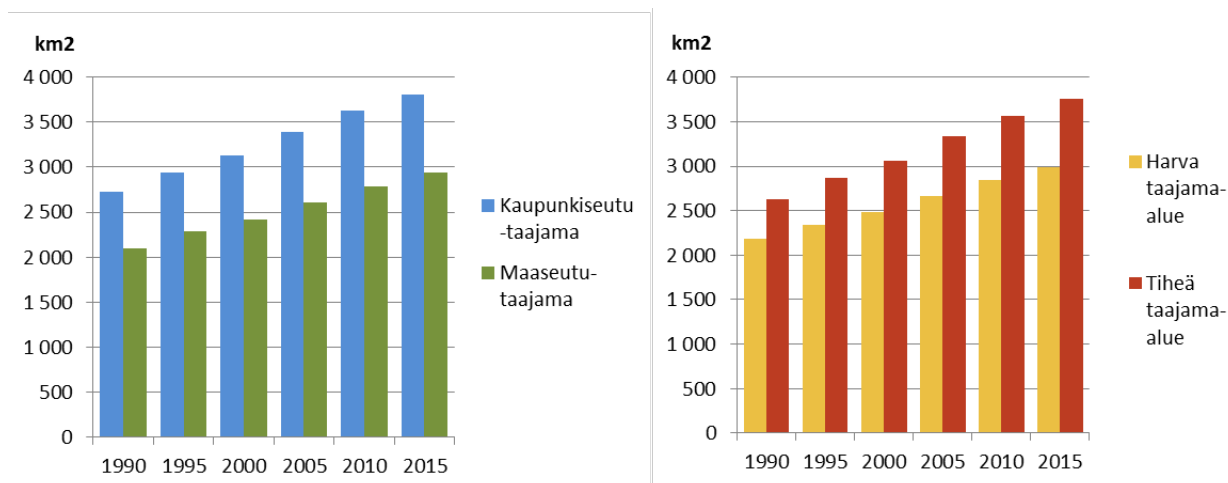
Lievetaajaman ja haja-asutuksen osuus kaupunkiseutujen väestöstä on pienentynyt ja kehityksen voidaan ennakoida jatkuvan. Väestön ikääntyminen voimistaa asuntojen kysyntää palvelujen ääreltä, ja myös asumispreferenssit ovat muuttuneet kaupunkimaisemmiksi (Strandell 2017). Kehitys riippuu kuitenkin siitä, miten rakentamista ohjataan. Jos väljän omakotitalorakentamisen paineet kaava-alueen ulkopuolella jälleen kasvavat noususuhdanteen myötä, lievetaajaman osuus väestöstä voi kasvaa (Ristimäki ym. 2017).

Täydennysrakentamisen merkitys kasvaa tulevaisuudessa, ja entistä suurempi osa asunnoista valmistuu alueille, jotka ovat jo asemakaavoitettuja tai sijaitsevat aivan niiden välittömässä läheisyydessä. Tiiviisti rakennetuilla ja nopeasti kasvavilla kaupunkiseuduilla kasvu suuntautuu osittain myös uusille tiheän taajaman alueille.

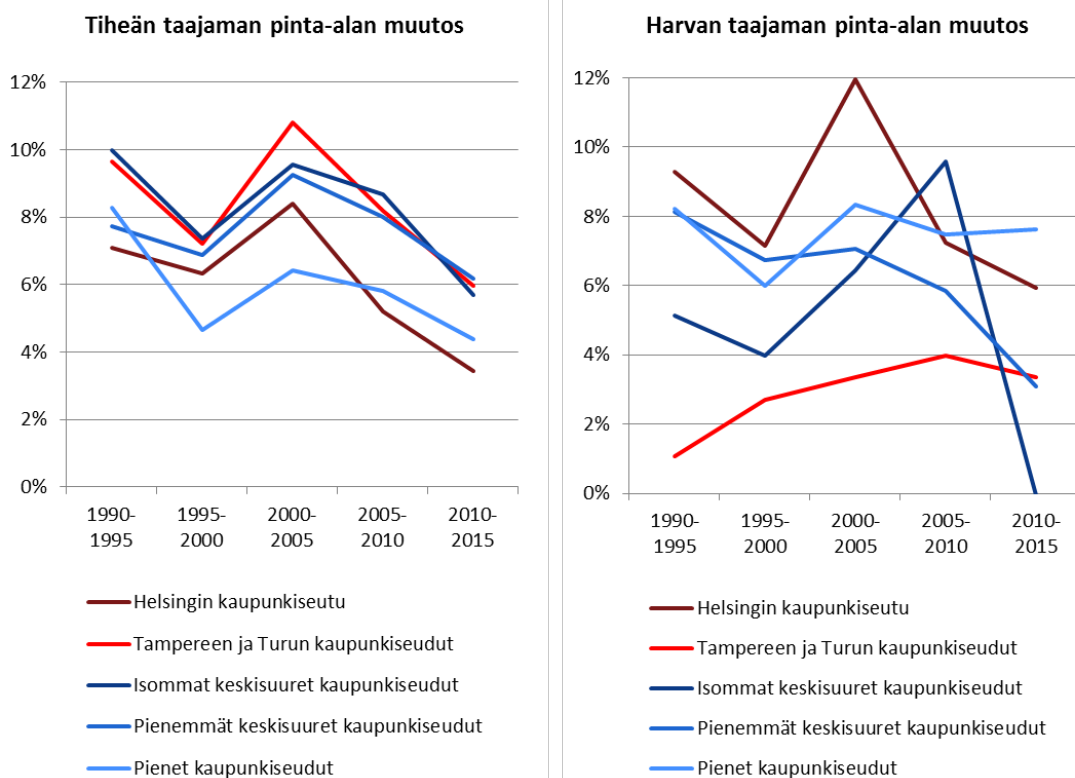
### 4.4 Muutosten seuraukset

Vaikka hajarakentamisen osuus suurimmilla kaupunkiseuduilla on pienentynyt selvästi, rakentamisen määrät ovat olleet melko suuria etenkin vuoteen 2010 asti ja lievetaajaman merkitys maankäytössä on ollut huomattava. On vaikea arvioida tarkkaan, miten paljon lievetaajaman kasvu on vähentänyt mahdollisuuksia yhdyskuntien suunnitelmalliseen kehittämiseen. Olisikin tärkeää tunnistaa yhdyskuntarakenteellisesti otollisesti sijaitsevat lievetaajama-alueet ja kehittää menetelmiä niiden mahdolliseen tiivistämiseen.

Kun uudisrakentamisen painopiste on siirtynyt aiempaa enemmän tiheän taajaman rakentamiseen, entistä tärkeämmäksi nousee kysymys, millaista taajamaa asemakaavoitetaan. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen tai hajautuminen tapahtuu aiempaa enemmän kaavoitettujen alueiden sisällä tehtävien valintoja mukaan.

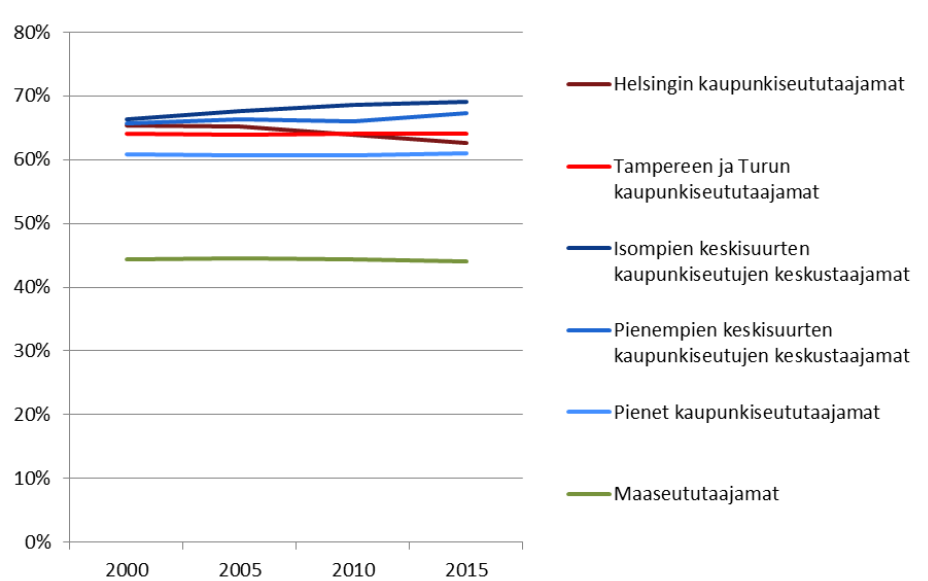


Kuva 9. Pinta-alan kehitys kaupunkiseutu- ja maaseututaajamissa sekä tiheällä ja harvalla taajama-alueella 1990–2015. Taajama-ala on kasvanut suhteellisen tasaista tahtia sekä kaupunki- että maaseututaajamissa ja tiheällä ja harvalla taajama-alueella. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

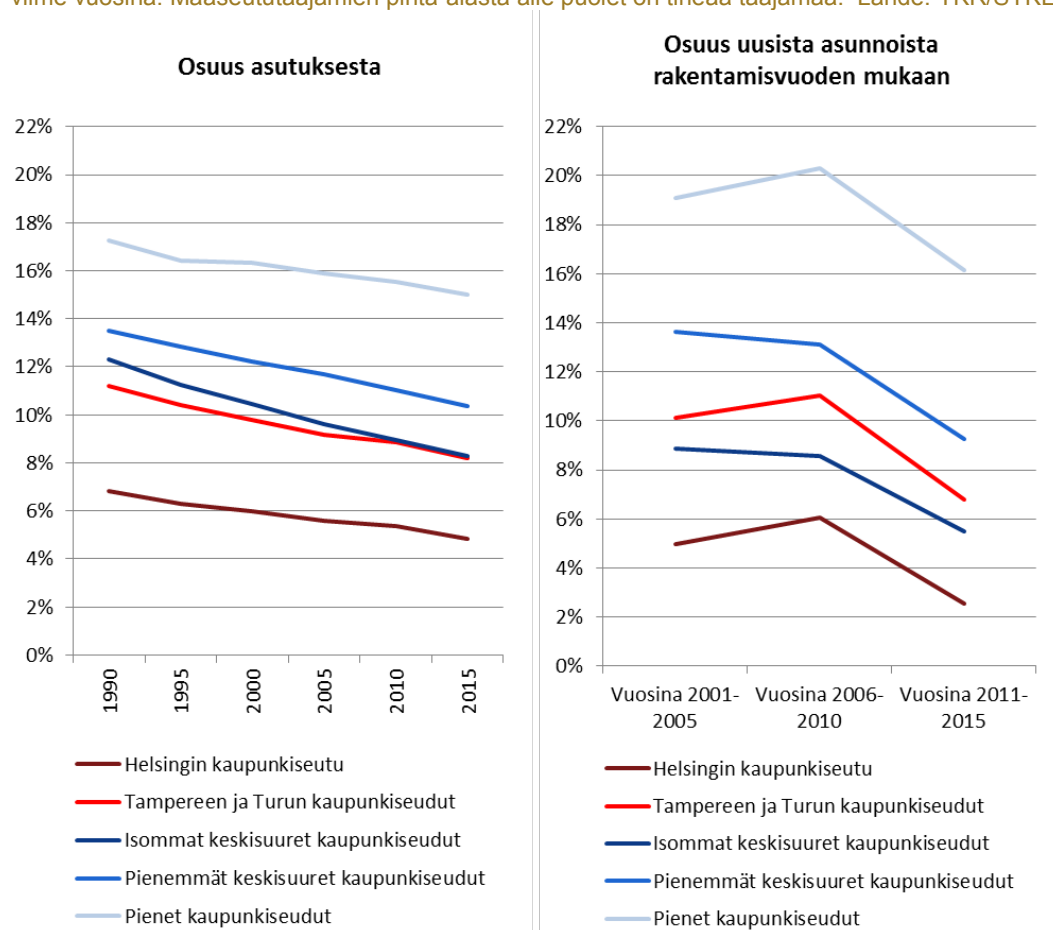


Kuva 10. Tiheän ja harvan taajaman pinta-alan suhteellinen muutos kaupunkiseututaajamissa viisivuosittain 1990–2015. Pinta-alan laajeneminen oli erityisen nopeaa 1990-luvun alussa ja toisaalta 2000-luvun alussa, jonka jälkeen laajenemismuutos on hidastunut. Helsingin kaupunkiseudulla harva taajama-alue on laajentunut selvästi tiheää taajamaa nopeammin. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

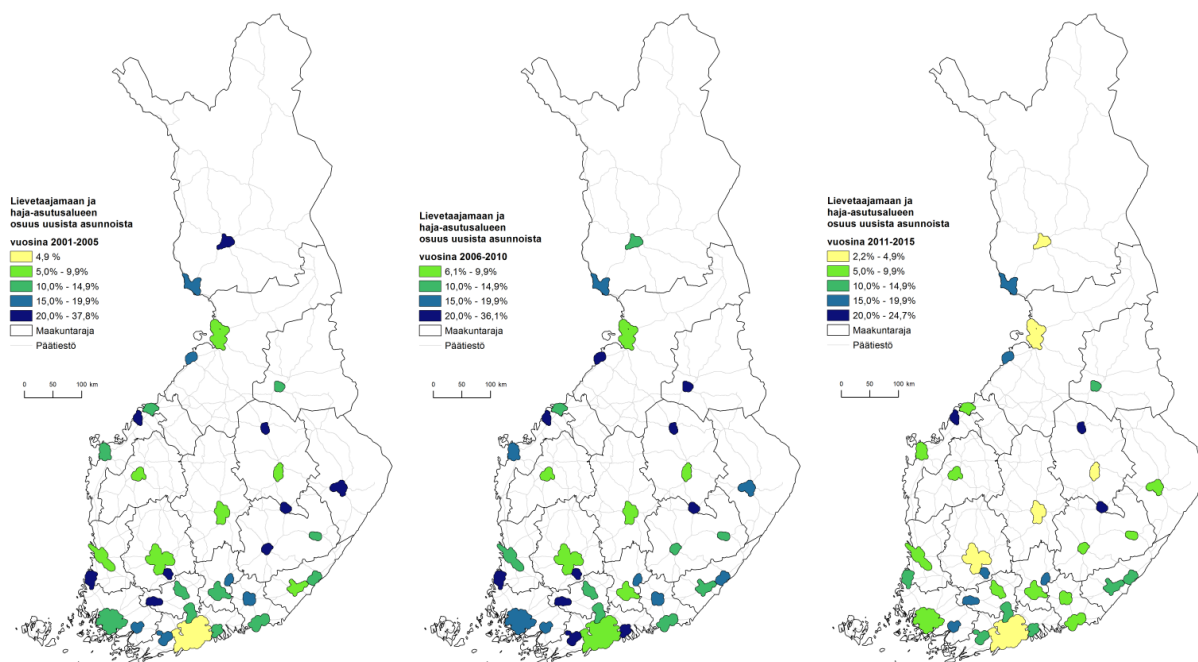




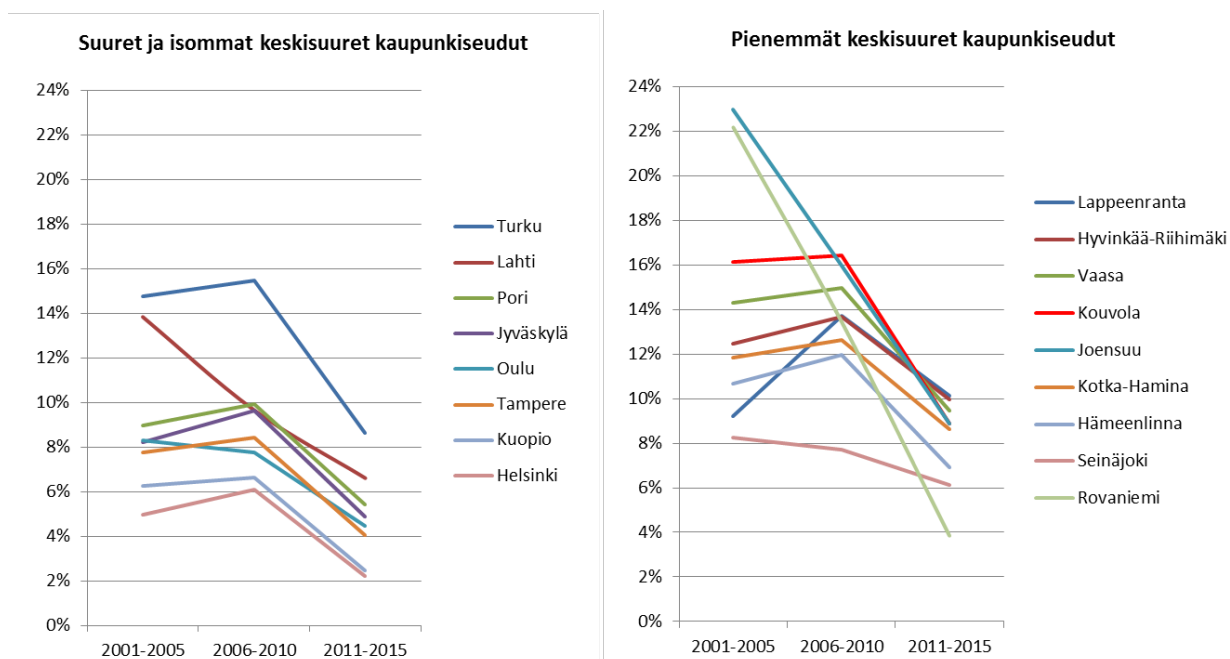
Kuva 11. Tiheän taajama-alueen osuus koko kaupunkiseudun taajama-alueen pinta-alasta. Kaupunkiseututaajamien pinta-alasta noin 60–70 % on tiheää taajamaa. Helsingin kaupunkiseutua lukuun ottamatta osuus on kasvanut viime vuosina. Maaseututaajamien pinta-alasta alle puolet on tiheää taajamaa. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



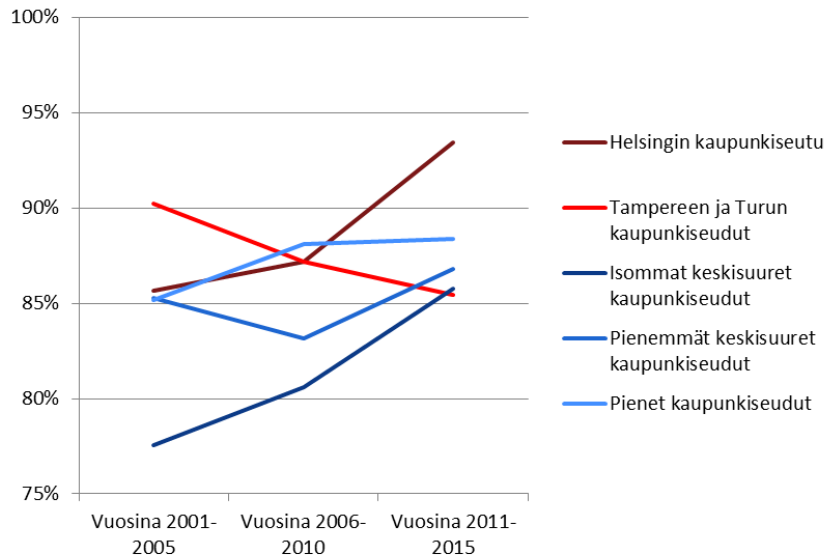
Kuva 12. Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus kaupunkiseudun väestöstä 1990–2015 ja uusista asunnoista 2000–2015 kaupunkiseutulokittain. Lievetaajama ja lievealueen haja-asutuksen osuus kuvaa tiheän taajaman ulkopuolisen suunnittelemattoman asutuksen ja asuntorakentamisen osuutta. Osuus asutuksesta on laskenut tasaisesti kaupunkiseutujen eri kokoluokissa viime vuosikymmeninä. Myös uusista asunnoista aiempaa pienempi osuus on sijoittunut tiheän taajaman ulkopuolelle 2010-luvulla. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.



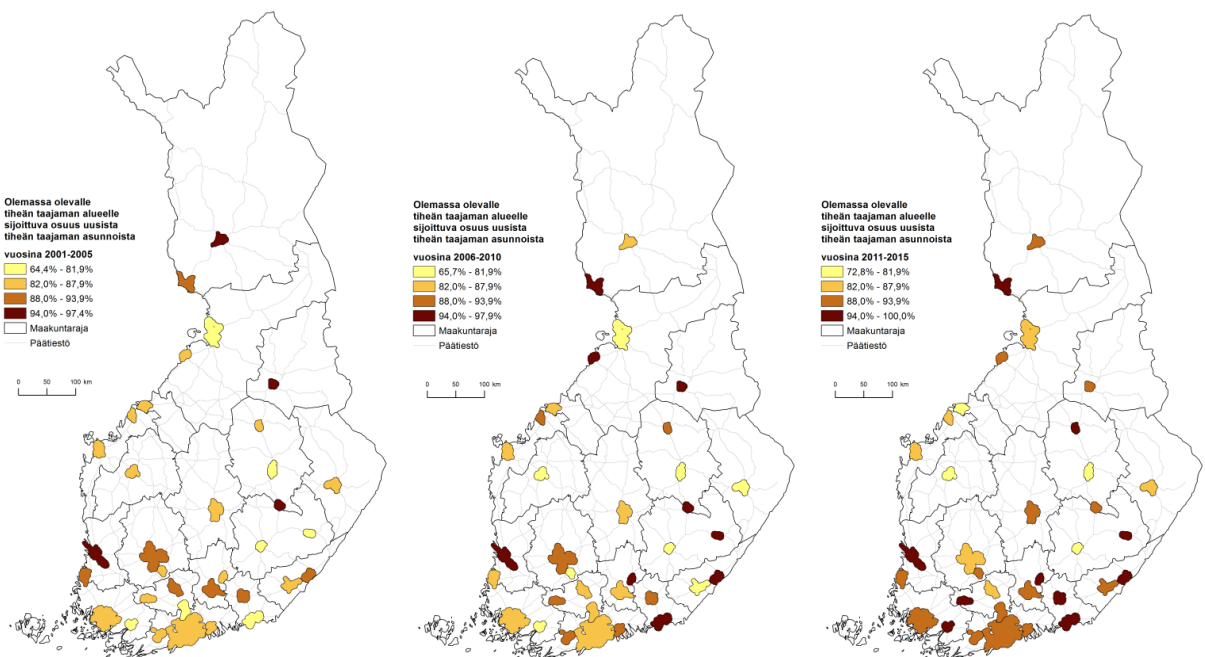
Kuva 13. Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus kaupunkiseudun uusista asunnoista viisivuositain vuosina 2000–2015. Pääosassa suuria kaupunkiseutuja alle 5 % uusista asunnoista on sijoittunut 2010-luvulla lievetaajamaan tai haja-asutusalueelle. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.



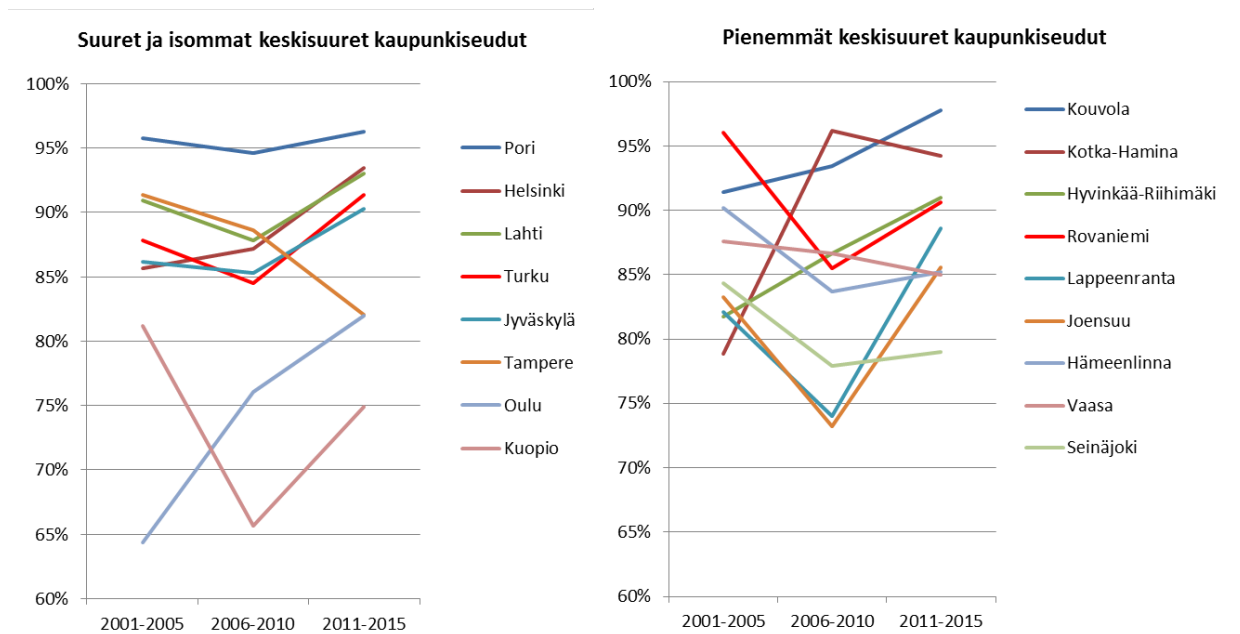
Kuva 14.. Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus kaupunkiseudun uusista asunnoista viisivuositain vuosina 2000–2015. Osuus on laskenut kaikilla kaupunkiseuduilla tuoreimmalla viisivuotijaksolla. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.



Kuva 15. Tiheän taajaman täydennysrakentamisen osuus kaupunkiseutuluokittain 2000–2015. Jo olemassa olevalle tiheän taajaman alueelle sijoittuva osuus uusista tiheälle taajama-alueelle sijoittuvista asunnoista viisivuosittain. Tiheän taajaman kasvu on perustunut hyvin suurelta osin täydennysrakentamiseen. Täydennysrakentaminen on vahvistunut Helsingin kaupunkiseudulla ja isommilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.



Kuva 16. Tiheän taajama-alueen täydennysrakentaminen kaupunkiseuduilla viisivuosittain 2000–2015. Jo olemassa olevalle tiheän taajaman alueelle sijoittuva osuus uusista tiheälle taajama-alueelle sijoittuvista asunnoista. Täydennysrakentamisen osuus riippuu olemassa olevan taajamarakenteen tiiviyydestä. Tiiviisti rakennetulla Kuopion kaupunkiseudulla tiheän taajaman täydentäminen ei ole yhtä helppoa kuin väljemmin rakennetulla Porin kaupunkiseudulla. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.



Kuva 17. Tiheän taajama-alueen täydennysrakentaminen suurimmilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla viisivuosit-  
tain 2000–2015. Tiheän taajaman täydennysrakentaminen on yleistynyt voimakkaasti Oulun ja laskenut Tampereen  
kaupunkiseudulla. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.

## 5 Yhdyskuntien tiiviys ja infrastruktuuri

Yhdyskuntien tiiviyttä voidaan lähestyä sekä rakennuskannan että toimintojen tiiviyyden näkökulmasta. Rakennuskannan tiiviyyden mittarina käytetään aluetehokkuutta, joka kuvaa rakennusten kerrosalan suhdetta maa-alaan. Toimintojen tiiviyttä voidaan mitata esimerkiksi asukas- ja työpaikkatiheyden avulla.

### 5.1 Teeman merkitys

Yhdyskuntarakenteen tiiviys vaikuttaa ratkaisevalla tavalla yhdyskuntien taloudellisuuteen, sillä riittävän tiiviissä rakenteessa infrastruktuurin tarve käyttäjää kohden on alhainen. Aluetehokkuus kuvaa rakennusten vaatiman infrastruktuurin, kuten kaukolämpö-, vesi-, jätevesi-, sähkö- ja tiedonsiirtoverkon, tehokkaan käytön mahdollisuuksia. Tiiviissä ympäristössä toiminnot sijaitsevat lähellä toisiaan ja ovat hyvin saavutettavissa, mikä pienentää arkiliikkumisen ja tavarakuljetusten kustannuksia ja ympäristövaikutuksia.

Aluetehokkuutta sekä asukas- ja työpaikkatiheyttä on tarkoituksenmukaisinta tarkastella tiheän taajaman alueella, sillä näillä alueilla kaavoituksen kautta on voitu tehdä tiiviyyteen vaikuttavia ratkaisuja.

Suuri osa asemakaava-alueesta ja sitä vastaavasta tiheän taajaman alueesta on todellisuudessa melko väljästi rakennettua. Aluetehokkuudeltaan jo 0,02 alueet (laskettuna 250 metrin tilastoruuduissa naapuriruutujen keskiarvona) kuuluvat tiheän taajaman alueisiin. Esimerkiksi kaukolämpöverkko on tyypillisesti rakennettu alueille, joilla aluetehokkuus (naapuriruutujen keskiarvona) ylittää 0,1. Näillä alueilla asukastiheys on noin 17 asukasta hehtaarilla, mikä on jo sellaista suuruusluokkaa, jonka nähdään tukevan myös kannattavaa joukkoliikennettä.

### 5.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Asukas- ja työpaikkatiheys vaihtelee moninkertaisesti erikokoisten yhdyskuntien välillä. Helsingin keskustaajaman tiheys lähentelee 4 000 asukasta ja työpaikkaa neliökilometrillä. Muilla suurilla kaupunkiseuduilla keskustaajaman asukas- ja työpaikka tiheys vaihtelee keskimäärin välillä 2 000–2 500 asukasta neliökilometrillä ja pienillä ja keskisuurilla seuduilla keskimäärin välillä 1 500–2 000 asukasta ja työpaikkaa neliökilometrillä. Kaupunkiseutujen lähi- ja pientaajamissa asukastiheys on noin 1 000 asukasta ja työpaikkaa neliökilometrillä ja maaseututaajamissa noin 500–1 000 asukasta ja työpaikkaa neliökilometrillä.

Asukas- ja työpaikkatiheys on laskenut pitkään sekä kaupunkiseuduilla että maaseututaajamissa. Yhtenä keskeisenä syynä on ollut asumisväljyyden kasvu. Osittain kyse on ollut elintason nousun mahdollistamasta väljemmästä asumisesta, mutta väestöään menettävillä alueilla kehitykseen on vaikuttanut myös poismuuton vauhdittama lapsiperheiden määrän väheneminen ja asutokuntien keskikoon pienehtyminen. Viimeisen vuosikymmenen aikana työpaikkojen kokonaismäärän lievä väheneminen on myös vaikuttanut yhteen lasketun asukas- ja työpaikkatiheyden laskuun.

Asukas- ja työpaikkatiheyden aleneminen tiheän taajaman alueella on hidastunut 2000-luvulla, ja varsinkin Helsingin kaupunkiseudulla tiheys on kääntynyt selvään kasvuun. 2010-luvulla asukastiheys on kasvanut myös muutamalla muulla suurella ja keskisuurilla kaupunkiseudulla, kuten Jyväskylän ja Kuopion seudulla.

Aluetehokkuus vaihtelee erityyppisten yhdyskuntien välillä hyvin samankaltaisesti kuin asukas- ja työpaikkatiheys. Toisin kuin asukas- ja työpaikkatiheys, aluetehokkuus on kasvanut jatkuvasti, nopeimmin suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Myös kasvavien kaupunkiseutujen lähitaaja-

missa aluetehokkuus on ollut suhteellisen nopeassa kasvussa. Maaseututaajamissa muutokset ovat puolestaan olleet hitaita.

Tiiviyden merkitys nousee erityisen selvästi esille tarkasteltaessa tie- ja katuverkon pituutta suhteessa kerrosalaan erityyppisissä taajamissa. Tie- ja katuverkon pituus kerrosneliometriä kohden pienenee aluetehokkuuden kasvaessa. Suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa tie- ja katuverkon pituus kerrosneliometriä kohden on noin puolet verrattuna pieniin kaupunkiseutuihin ja vain noin kymmenesosa verrattuna lievetajamiin. Tie- ja katuverkon pituus vastaa asemakaavoitetuissa taajamissa suhteellisen hyvin yhdyskuntateknisen infrastruktuurin pituutta, sillä putkistot ovat usein vedetty katuverkkoa pitkin.

Aluetehokkuudeltaan 0,1 alueilla asuvien osuus vaihtelee kaupunkiseutujen keskustaajamissa kaupunkiseudun koon mukaan 50–90 %:n välillä. Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen kokoluokassa keskustaajaman kerrosalasta kasvava osa sijaitsee yli 0,1 aluetehokkuuden alueella. Muissa kaupunkiseutujen kokoluokissa osuus on hieman laskenut. Kolmen suurimman kaupunkiseudun lähitaajamissa 0,1 tehokkuuden alueella asuvien osuus oli suurempi kuin keskimäärin maaseututaajamissa.

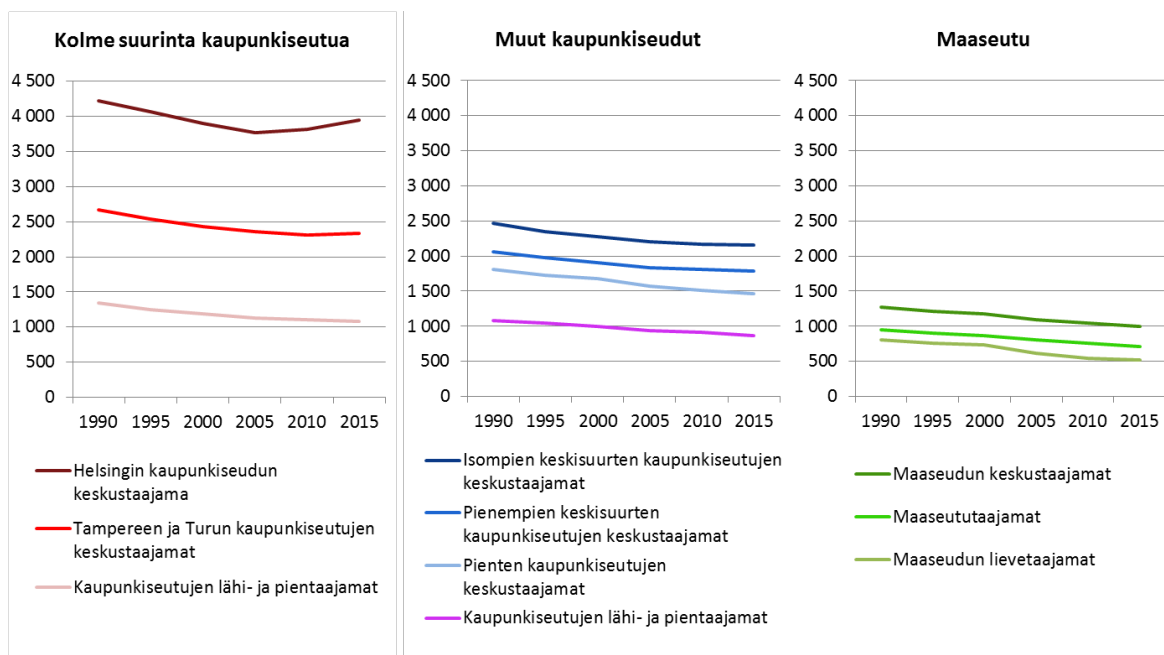
Uudisrakentaminen on sijoittunut eri aikoina melko tasaisesti aluetehokkuudeltaan yli 0,1 alueelle, vaikka vuosien välillä on jonkin verran vaihtelua. Keskisuurten kaupunkiseutujen kokoluokassa uudisrakentaminen 0,1 aluetehokkuuden alueille notkahti ennen vuotta 2010, mutta on sen jälkeen taas yleistynyt. Maaseudun keskustaajamissa noin 20–30 % uudisrakennusten kerrosalasta on sijoittunut yli 0,1 aluetehokkuuden alueelle, mutta tätä pienemmissä taajamissa osuus vaihtelee 0–10 %:n välillä.

### 5.3 Arvio tulevasta kehityksestä

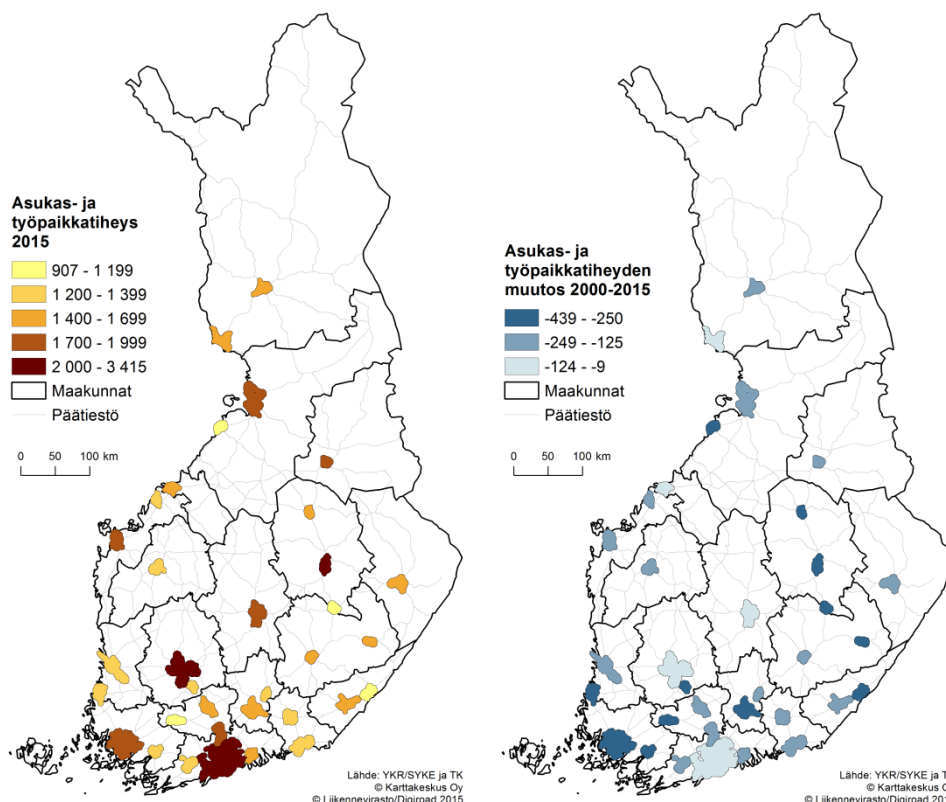
Kaupunkiseutujen kasvu sisäänpäin ja tiivistyminen jatkuu erityisesti suuremmilla kaupunkiseuduilla. Täydennysrakentaminen lisää asukastiheyttä, vaikka asumisväljyyden kasvun jatkuminen jonkin verran alentaa sitä. Asuntokuntien pieneneminen hidastuu, eikä enää yhtä voimakkaasti vaikuta asukastiheyden alenemiseen. Suurimpien seutujen lähitaajamat tiivistyvät edelleen merkittävästi. Tiiviyskehityksessä erot kasvavien ja supistuvien alueiden välillä kasvavat.

### 5.4 Muutosten seuraukset

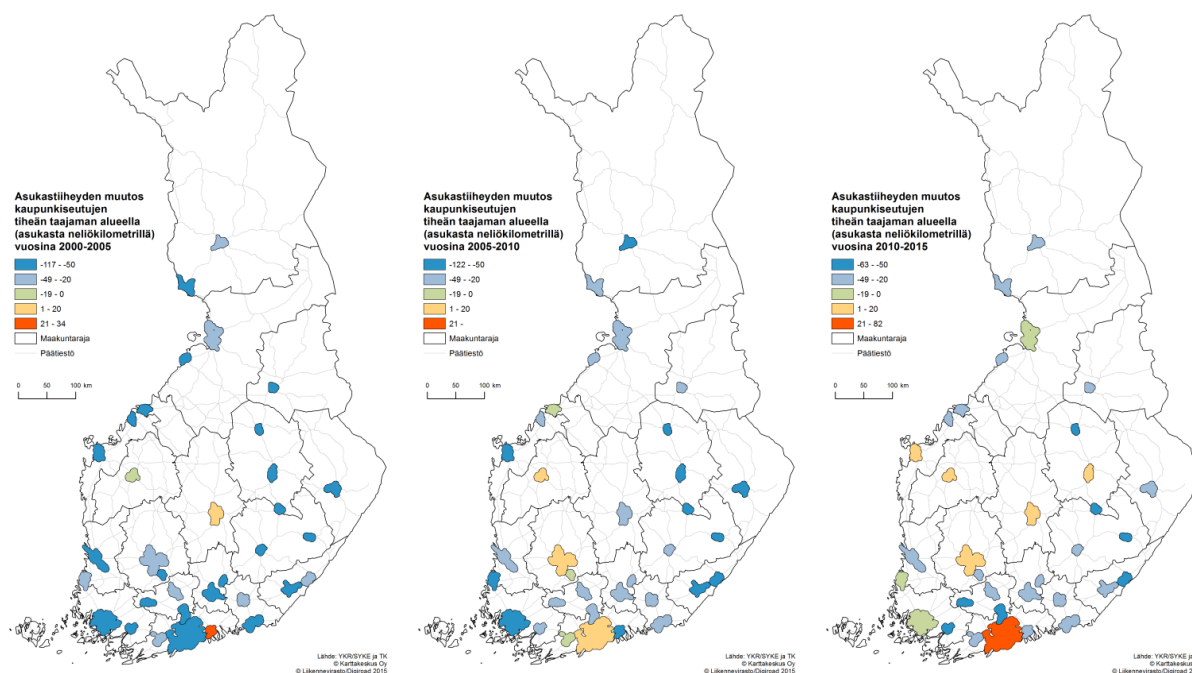
Suurimmilla kaupunkiseuduilla voidaan toteuttaa riittävän tiivistä yhdyskuntarakennetta, jonka kautta saavutetaan säästöjä infrastruktuurissa. Myös pienemmillä kaupunkiseuduilla on tarpeellista pyrkiä parantamaan taajamien tiiviyttä täydennysrakentamisen avulla. Väljästi rakennetuilla väestöään menettävillä alueilla infrastruktuurin ylläpito muodostaa merkittävän taakan kunnille, ja tällöin joudutaankin pohtimaan, voidaanko infrastruktuuria joiltakin osin karsia.



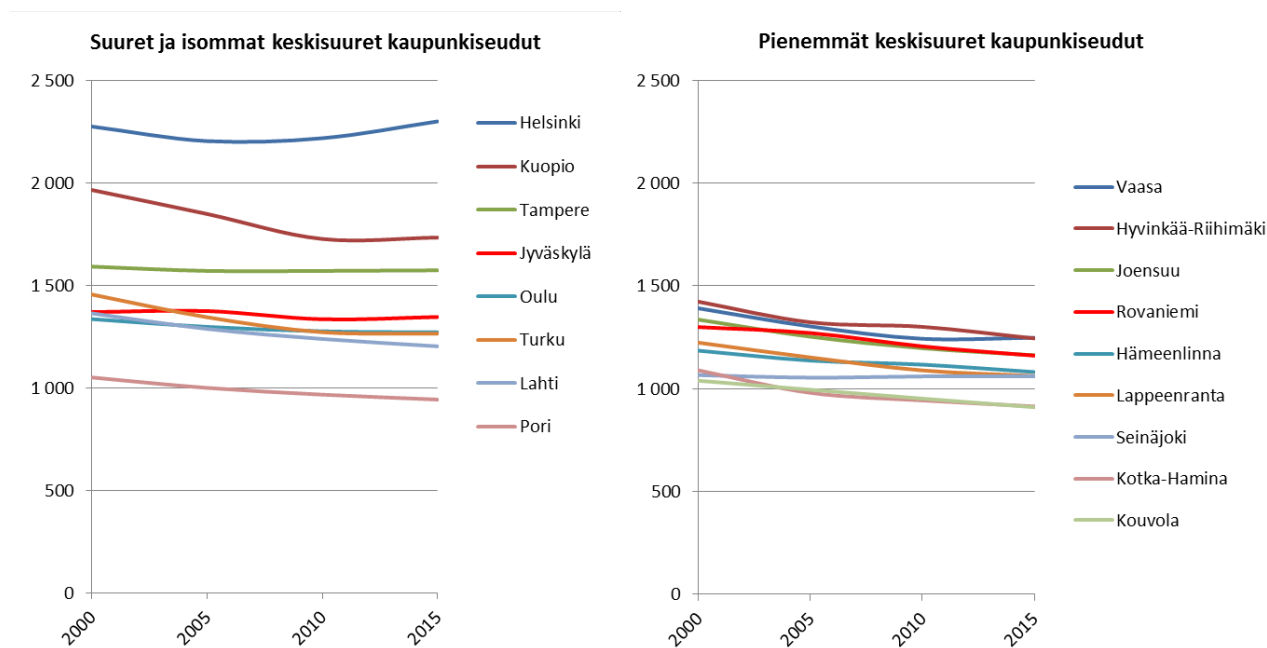
Kuva 18. Asukas- ja työpaikkatiheys (asukkaita ja työpaikkoja neliökilometrillä) tiheän taajaman alueella. Tiheyden pitkä alenemiskehitys on taittunut etenkin Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa. Viime vuosina asukas- ja työpaikkatiheys on alentunut suhteellisesti eniten pienillä kaupunkiseuduilla, kaupunkiseutujen lähi- ja pientaajamissa sekä maaseututaajamissa. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 19. Asukas- ja työpaikkatiheys (asukasta ja työpaikkaa neliökilometrillä) kaupunkiseutujen tiheän taajaman alueella 2015 ja muutos 2000–2015. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

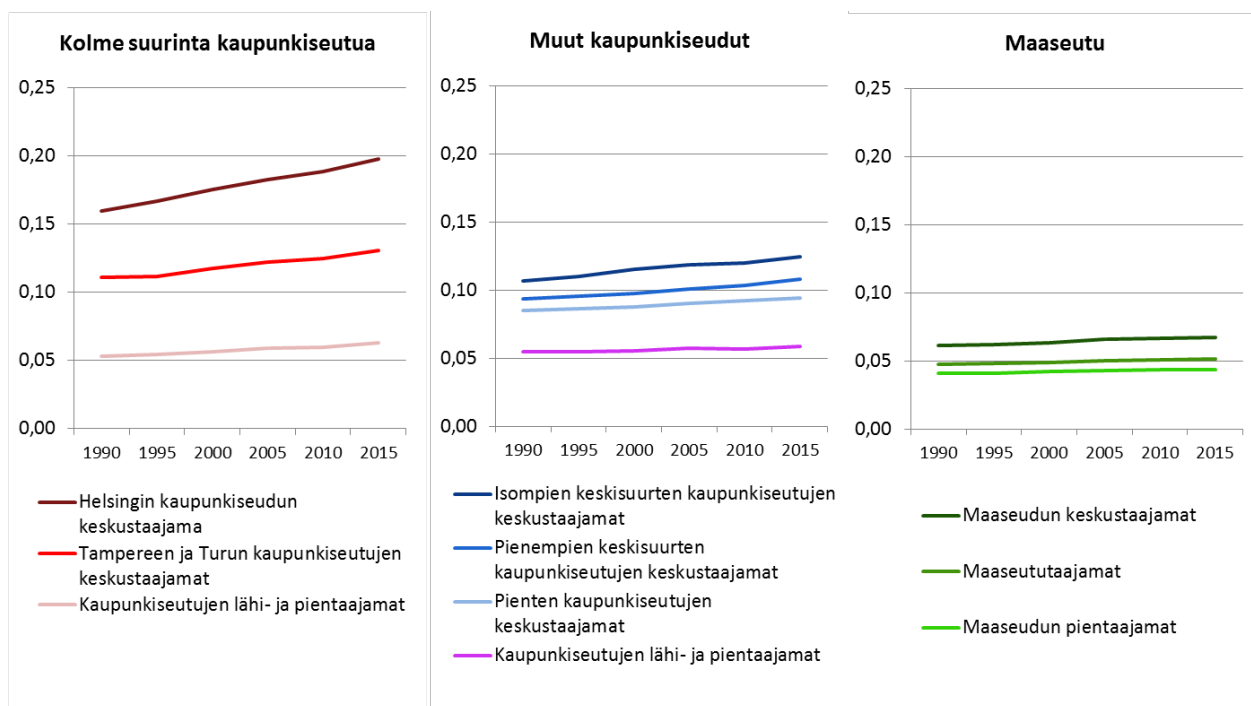


Kuva 20. Asukastiheyden (as/km<sup>2</sup>) muutos kaupunkiseutujen tiheän taajaman alueella viisivuosittain 2000–2015. Kasvavan asukastiheyden kaupunkiseutujen määrä on kasvanut 2000-luvun kuluessa. Vuosina 2011–2015 tällaisia seutuja oli kuusi. Samaan aikaan monilla vähenevän tiheyden kaupunkiseudulla kehitys on lieventynyt. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

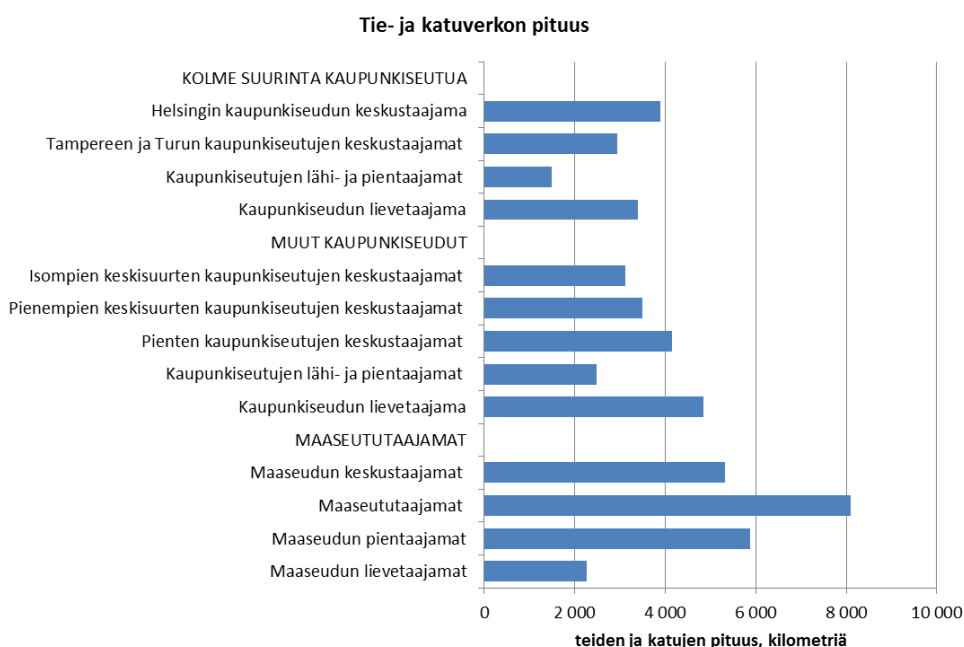


Kuva 21. Asukastiheyden (as/km<sup>2</sup>) muutos suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiheän taajaman alueella 2000–2015. Kehitys on ollut hyvin samansuuntaista monilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Pääosassa kaupunkiseutuja asukastiheys vaihteli vuonna 2015 välillä 1 000–1 300 asukasta neliökilometrillä. Helsingin kaupunkiseudulla asukastiheys on lähes kaksinkertainen keskisuuriin kaupunkiseutuihin verrattuna. Kuopion ja Tampereen kaupunkiseuduilla asukastiheys oli melko korkea. Alle 1 000 asukasta neliökilometrillä tiheys jäi Porin, Kotka-Haminan ja Kouvolan kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

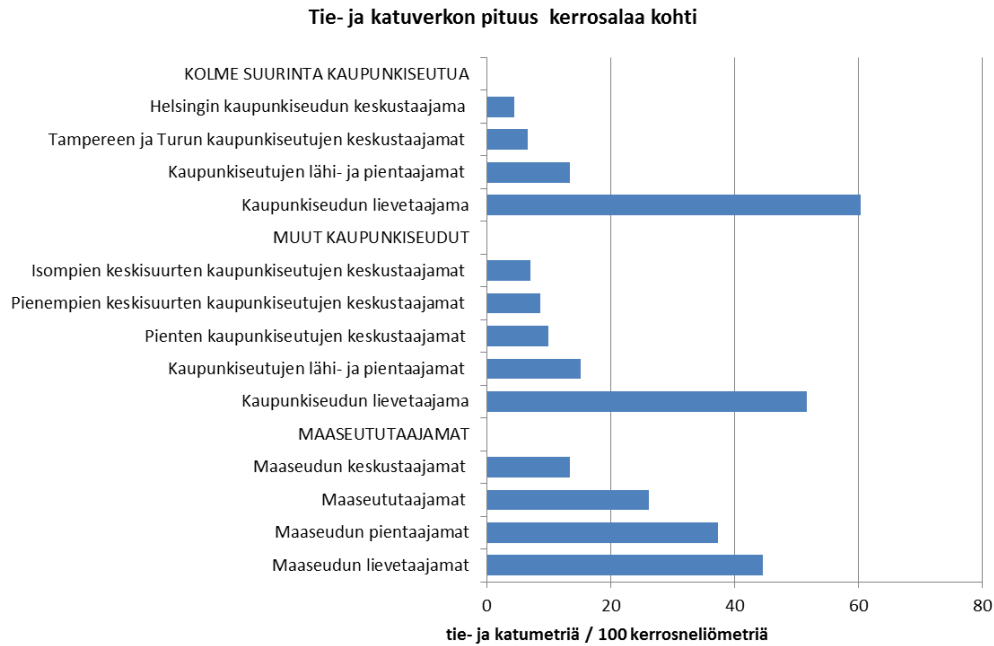




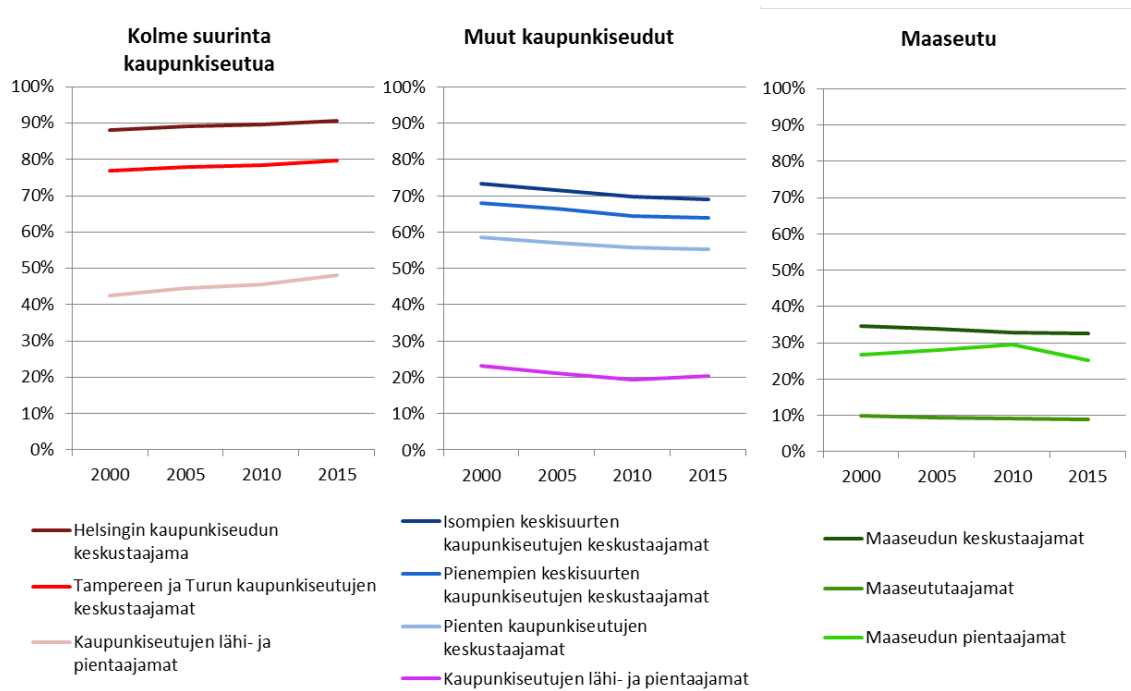
Kuva 22. Aluetehokkuus (kerrosneliömetriä / maaneliömetri) erityyppisissä taajamissa. Aluetehokkuus on kasvanut erityisesti suurimpien kaupunkiseutujen keskus- ja lähitaajamissa. Lähde: YKR/SYKE ja TK, Corine Land Cover 2012.



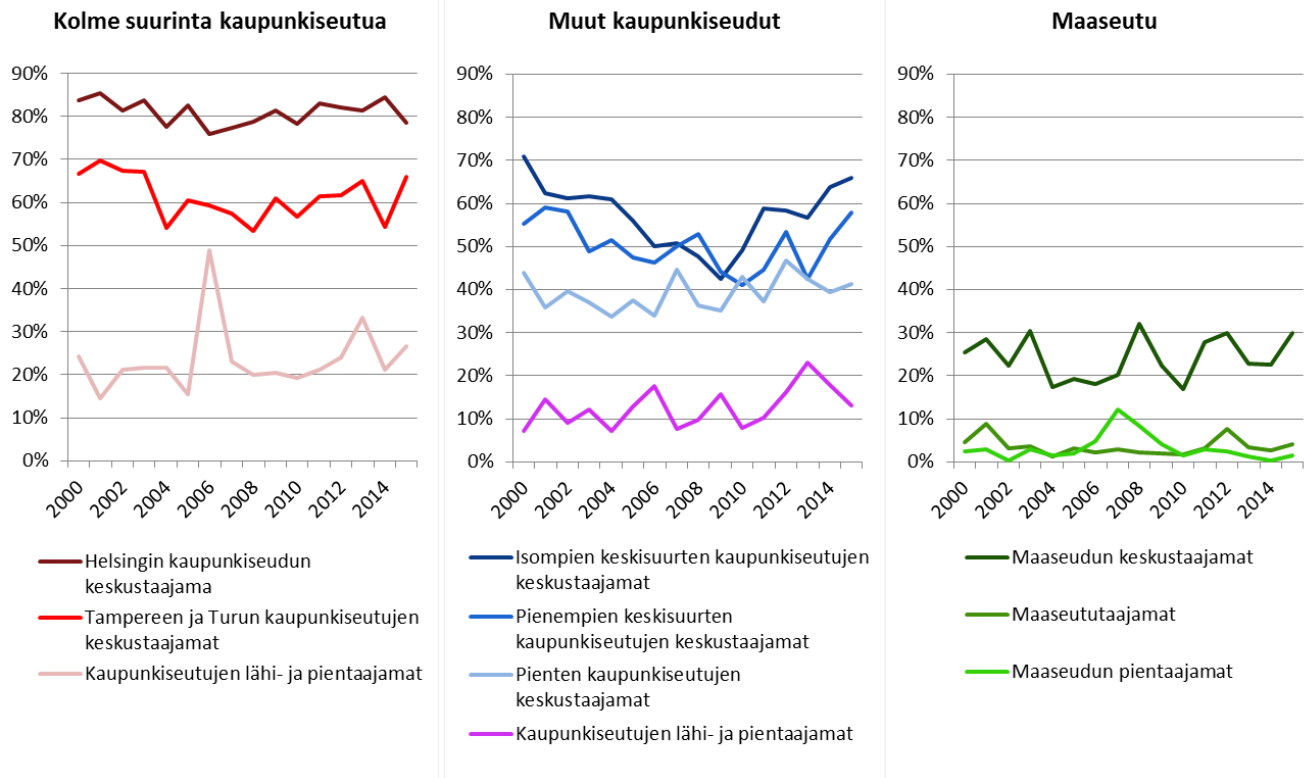
Kuva 23. Tie- ja katuverkon pituus erilaisissa taajamissa. Tarkastelu sisältää kaikki kadut ja alemmat luokan maantiet, ei kuitenkaan valtateitä eikä kantateitä. Lähde: YKR/SYKE ja Liikennevirasto/Digiroad.



Kuva 24. Tie- ja katuverkon pituuden suhde kaikkien rakennusten kerrosalaan erilaisissa taajamissa. Tarkastelu sisältää kaikki kadut ja alemmat luokan maantiet, ei kuitenkaan valtateitä eikä kantateitä. Suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa tie- ja katuverkon pituus kerrosneliömetriä kohden on noin puolet verrattuna pieniin kaupunkiseutuihin ja vain noin kymmenesosa verrattuna lievettaajamiin. Lähde: YKR/SYKE ja Liikennevirasto/Digiroad.



Kuva 25. Aluetehokkuudeltaan > 0,1 (naapuriruutujen keskiarvona) alueiden osuus tiheään taajaman kerrosalasta. Tällaisen aluetehokkuuden alueella on yleensä kaukolämpöverkko ja tiiviys tukee myös joukkoliikenteen järjestämisestä. Osuus on kasvanut 2000-luvulla selvästi kolmella suurimmalla kaupunkiseudulla, mutta pienentynyt keskisuurten ja pienten kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 26. Aluetehokkuudeltaan > 0,1 (naapuriruutujen keskiarvona) alueille sijoittuvan uudisrakentamisen osuus tiheän taajaman alueella. Suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa uudisrakentaminen on sijoittunut koko 2000-luvun hyvin suurelta osin 0,1 aluetehokkuuden alueelle. Lähi- ja pientaajamissa yksittäiset suuret rakennushankkeet ovat aiheuttaneet vuosien välillä suurta vaihtelua. Keskisuurten kaupunkiseutujen kokoluokassa uudisrakentaminen 0,1 aluetehokkuuden alueille notkahti ennen vuotta 2010, mutta on sen jälkeen taas yleistynyt. Maaseututaajamissa ainoastaan yli 3 000 asukkaan keskustaajamissa noin 20–30 % uudisrakentamisesta sijoittuu 0,1 aluetahokkuuden alueelle. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja VTJ/VRK 7/2017.

## 6 Palvelujen saavutettavuus

Palvelujen saavutettavuutta tarkastellaan tässä etäisyyksinä lähimpiin palveluihin ja palvelukeskittyymiin. Keskeisinä palveluina käsitellään päivittäistavarakauppoja ja alakouluja.

### 6.1 Teeman merkitys

Päivittäistavarakaupan palveluja käytetään keskimäärin useammin kuin kolme kertaa viikossa, joten niiden sijainnilla on paljon vaikutusta arjen sujuvuuteen. Alakoulujen saavutettavuutta tarkastellaan alakouluikäisten lasten keskuudessa. Mikäli koulu on lähellä, lapsilla on paremmat mahdollisuudet kulkea koulumatkat itsenäisesti ja turvallisesti. Etäisyys määritetään suorana linnuntie-etäisyytenä. Todellinen matka tietä pitkin on luonnollisesti usein noin 20–30 prosenttia pitempi. Varsinkin lyhyillä matkoilla linnuntie-etäisyys kuvaa silti hyvin palveluihin kuljettavaa matkaa.

Lyhyt etäisyys palveluihin mahdollistaa sen, että asiointimatkat voidaan tehdä jalkaisin tai pyörällä, ja jos ostosmatkat tehdään autolla, jää automatka lyhyeksi. Palvelujen saavutettavuudella on suuri merkitys erityisesti autottomille ja ikääntyneille asukkaille. Helposti saavutettavat palvelut parantavat ikääntyneiden mahdollisuuksia asua itsenäisesti omassa kodissaan, ja tämän vuoksi monet ikääntyneet hakeutuvatkin asumaan lähelle palveluja.

Lähin kauppa ei useinkaan ole se, jota pääasiallisesti käytetään. Arkiostoksista ainakin osa haetaan usein suuremmista kaupoista, ruokaostosten osalta suuresta supermarketista tai hypermarketista. Suurten päivittäistavarakauppojen sijoittuminen onkin oleellista palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta. Erikoiskaupan palvelut sekä monet julkiset palvelut sijoittuvat suurelta osin kaupunkien pääkeskustoihin tai alakeskuksiin. Etäisyys näihin keskuksiin kuvaa hyvin palvelujen saavutettavuutta. Osa kauppa-keskuksista ja suurista marketeista sijaitsee keskustojen ulkopuolella, mutta näillä alueilla palveluvalikoima on yleensä keskustoja ja alakeskuksia suppeampi.

### 6.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Päivittäistavarakauppojen lukumäärä on kasvanut 2000-luvun aikana kaupunkiseuduilla ja vähentynyt maaseudulla. Kasvu on ollut suurinta suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Kaupunkiseutujen lähitaajamissa kauppojen määrä on säilynyt samana ja lievettaajamissa vähentynyt. Maaseudun keskustaajamissa päivittäistavarakauppojen lukumäärä on vähentynyt maltillisesti, mutta maaseudun muissa taajamissa väheneminen on ollut yli 20 prosenttia. Suurin muutos on tapahtunut maaseudun haja-asutusalueella, jolla kauppojen määrä on pudonnut 2000-luvulla alle puoleen. Vuosina 2014–2016 päivittäistavarakauppojen määrä on vähentynyt lievästi myös kaupunkiseuduilla.

Kaupan aukioloaikojen vapauttaminen on heikentänyt pienten kauppojen toimintaedellytyksiä, ja osa myymälöistä on joutunut lopettamaan toimintansa. Myös kauppaketjujen välillä tapahtuneet yrityskaupat ovat johtaneet myymälöiden sulkemiseen.

Enintään 500 metrin etäisyydellä lähimmästä ruokakaupasta asuvien osuus on kasvanut suurimmissa kaupunkiseutujen keskustaajamissa, pysynyt ennallaan keskisuurten kaupunkiseutujen keskustaajamissa ja hieman pienentynyt pienillä kaupunkiseuduilla ja suurimpien kaupunkiseutujen lähitaajamissa. Uusia ruokakauppoja on perustettu 2000-luvulla muun muassa keskusta-alueille ja liikenteellisesti hyvin saavutettaviin sijainteihin.

Kaupan keskimääräinen yksikkökooko on kasvanut 2000-luvulla merkittävästi. Suurimmat kaupat, hypermarketit ja kauppakeskukset, vaativat niin paljon tilaa, että niiden välittömässä läheisyydessä asu-

vien määrä jää usein pieneksi erityisesti keskustojen ulkopuolella. Isot supermarketit sijoittuvat suurelta osin myös asuinalueille ja voivat tarjota pääosan arkisin tarvittavista tuotteista.

Uusi asuntorakentaminen on sijoittunut pääsääntöisesti kauemmas lähimmästä kaupasta kuin olemassa ovat asunnot. Osalle uusista asuinalueista kaupan palveluja saattaa tulla kuitenkin lisää myöhemmin.

Alakoulujen lukumäärä on pysynyt 2000-luvulla kaupunkiseutujen keskustaajamissa suurin piirtein aiemmalla tasolla. Pienillä kaupunkiseuduilla lukumäärä on hieman pienentynyt. Uusia alakouluja on perustettu kaupunkiseutujen lähitaajamiin, mutta lievettaajamista ja lievealueen kylistä useita kymmeniä kouluja on lakkautettu. Maaseudulla suurin muutos on ollut monien haja-asutusalueen kyläkoulujen toiminnan lopettaminen. 2000-luvun aikana maaseudun haja-asutusalueen kouluista on lopettanut kaksi kolmesta. Maaseudun taajamissa koulujen määrä on vähentynyt vain hieman. Palvelut on keskitetty taajamiin.

Enintään 500 metrin etäisyydellä alakouluista asuvien 7–12-vuotiaiden lasten osuus on pienentynyt 2000-luvulla hieman lähes kaikilla alueilla.

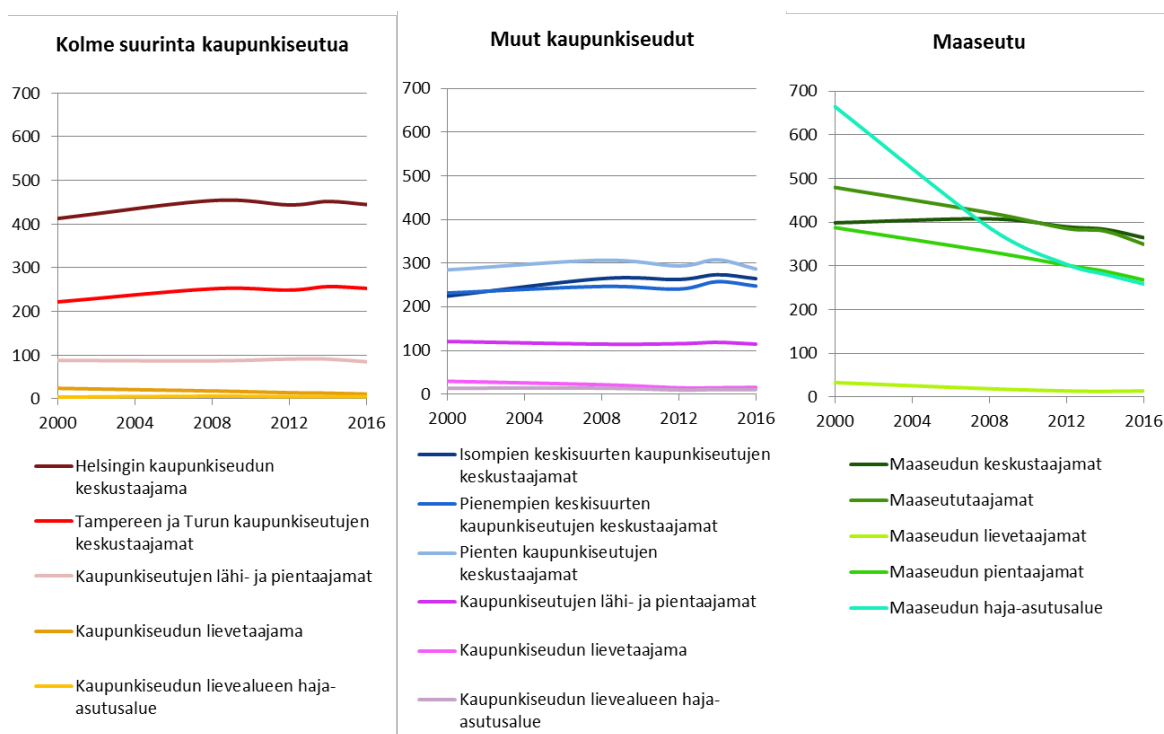
### 6.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Päivittäistavarakauppojen asioinnin muutoksiin ovat vaikuttaneet kauppojen valikoima, hintataso ja saavutettavuus sekä kauppaketjujen muutokset. Riittävän laajan tuotevalikoiman kauppojen asema säilyy vahvana myös tulevaisuudessa, mutta ikääntyminen ja kaupunkien tiivistyminen lisää luultavasti myös lähikauppojen merkitystä. Verkkokauppa ja -asiointi muuttavat tulevaisuudessa palvelujen käyttöä ja saavutettavuutta. Kun päivittäistavarakaupan verkkokaupassa ja logistiikassa saavutetaan kannattava toiminnan taso, ruokaostosten hankkiminen verkon kautta ja tilaaminen kotiin yleistyy.

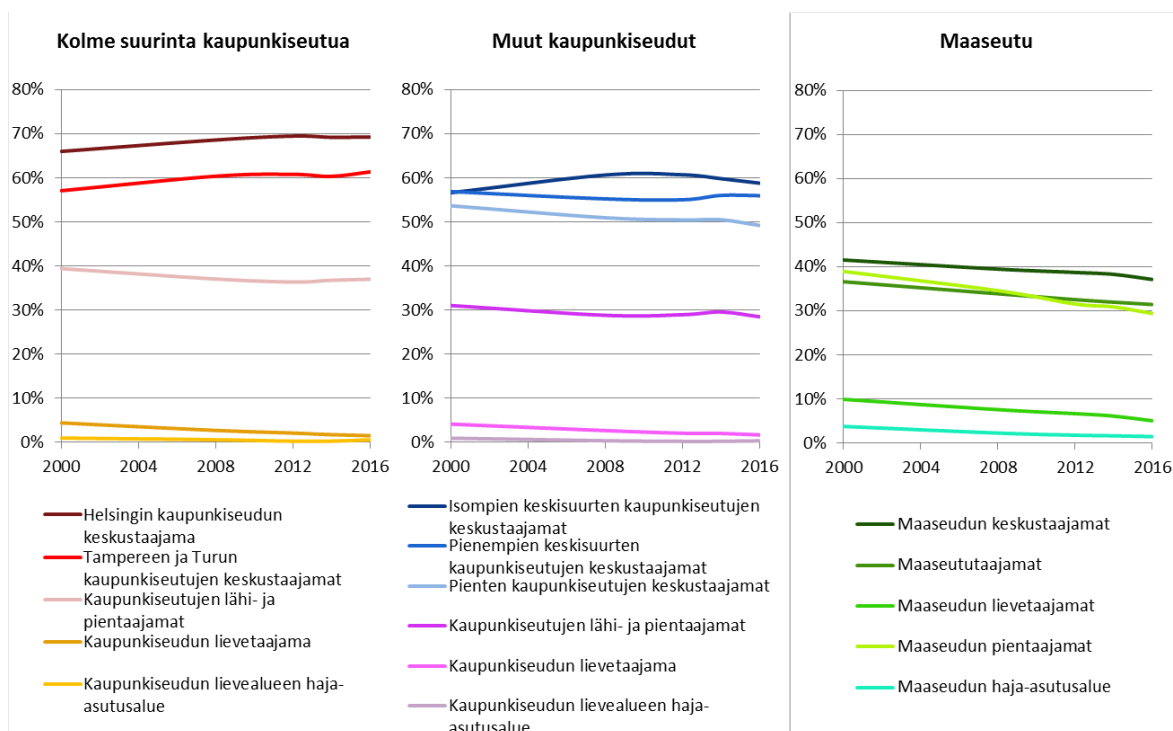
### 6.4 Muutosten seuraukset

Päivittäistavarakauppojen lukumäärään ja saavutettavuuteen on vaikuttanut kaupunkiseutujen väestön kehitys, yhdyskuntarakenteen tiiviyn muutokset, kaupan keskittyminen ja kaupan sääntelyn muutokset, erityisesti aukiololainsäädäntö. Keskusta-alueilla ja tiiviisti asutuilla alueilla lähikaupan saavutettavuus on pysynyt hyvänä. Myymäläverkon harveneminen on voinut heikentää saavutettavuutta erityisesti harvemmin asutuilla asuinalueilla ja taajamien reuna-alueilla. Tulevaisuudessa aiempaa suurempi joukko ikääntyneitä asuu alueilla, joissa lähikauppaa ei ole saatavilla. Palvelujen saavutettavuutta olisi jatkossa hyödyllistä painottaa täydennysrakentamisen yhteydessä, sillä näin otetaan huomioon myös ikääntyvän väestön asumistarpeet.

Alakoulujen saavutettavuuden heikkeneminen on pidentänyt koulumatkoja monilla alueilla. Muutos korostaa toimivien ja turvallisten jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien tarvetta. Tiivis kaupunkimainen pientalojen täydennysrakentaminen voi tukea koulujen saavutettavuutta ja kouluverkon kehittämistä.

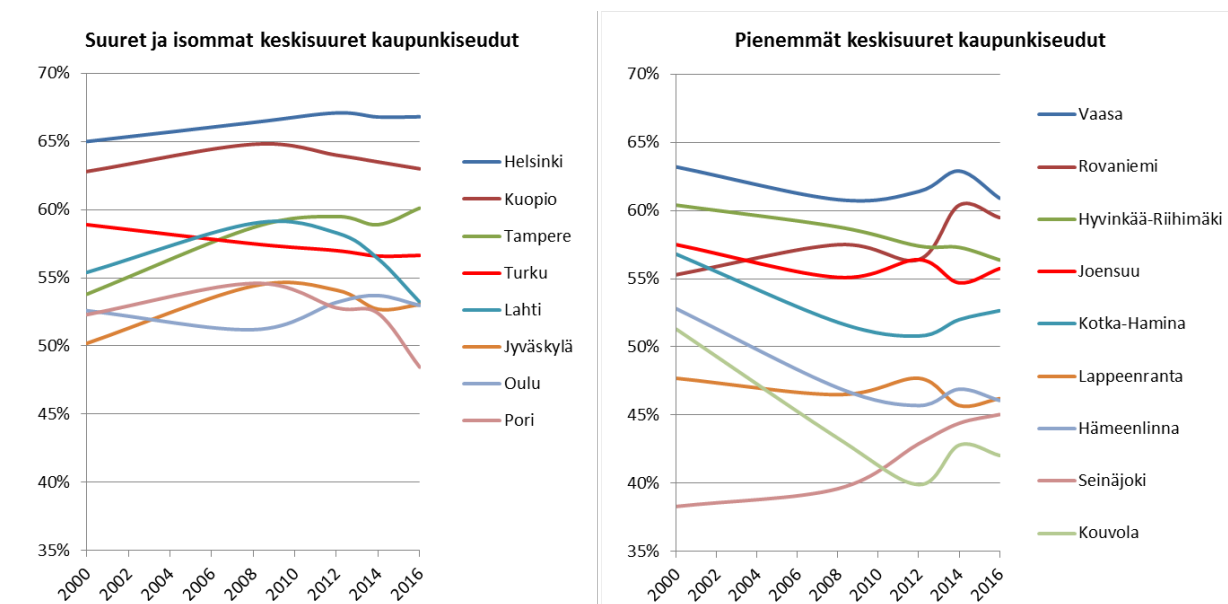


Kuva 27. Päivittäistavarakauppojen lukumäärä vuosina 2000–2016 erilaisissa taajamissa ja haja-asutusalueella. Kaupunkiseuduilla päivittäistavarakauppojen lukumäärä kasvoi vuosina 2000–2008, mutta on sen jälkeen pysynyt samalla tasolla vaihdellen ylös ja alas. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja Nielsenin myymälärekisteri 2016.

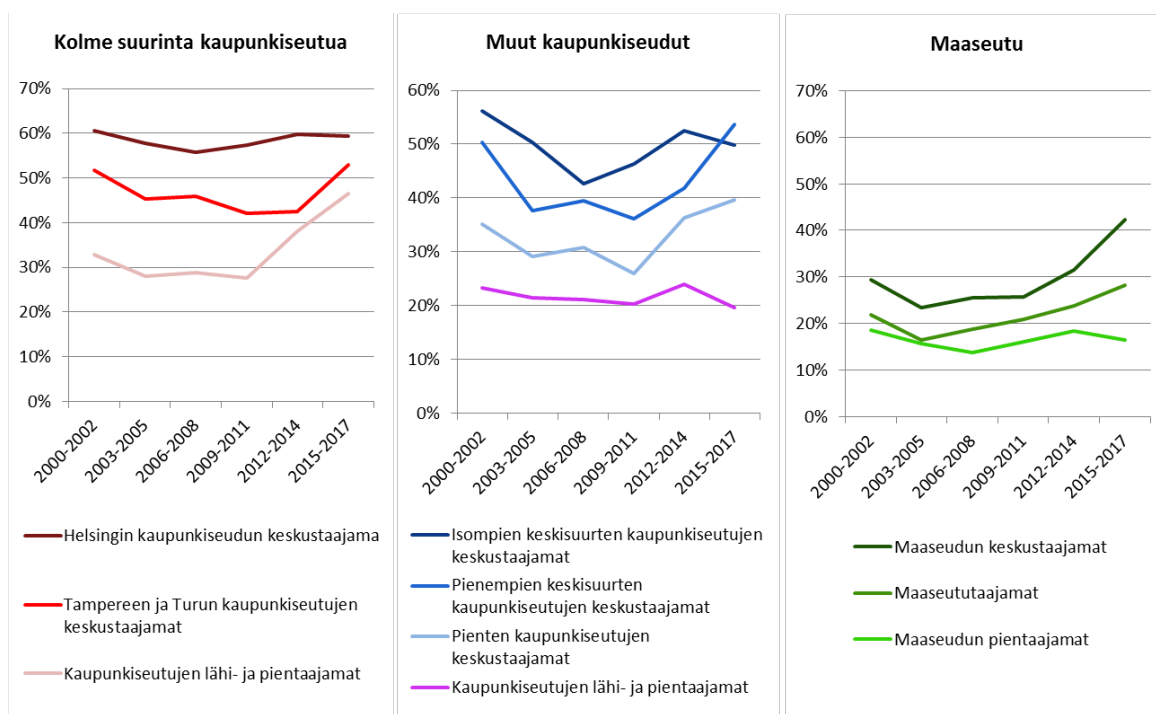


Kuva 28. Enintään 500 metrin etäisyydellä lähimmästä ruokakaupasta asuvien osuus erilaisissa taajamissa ja haja-asutusalueella 2000–2016. Saavutettavuus on parantunut suurten kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Pienemmillä kaupunkiseuduilla ja maaseudun taajamissa saavutettavuus on heikentynyt. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Nielsenin myymälärekisteri 2016.

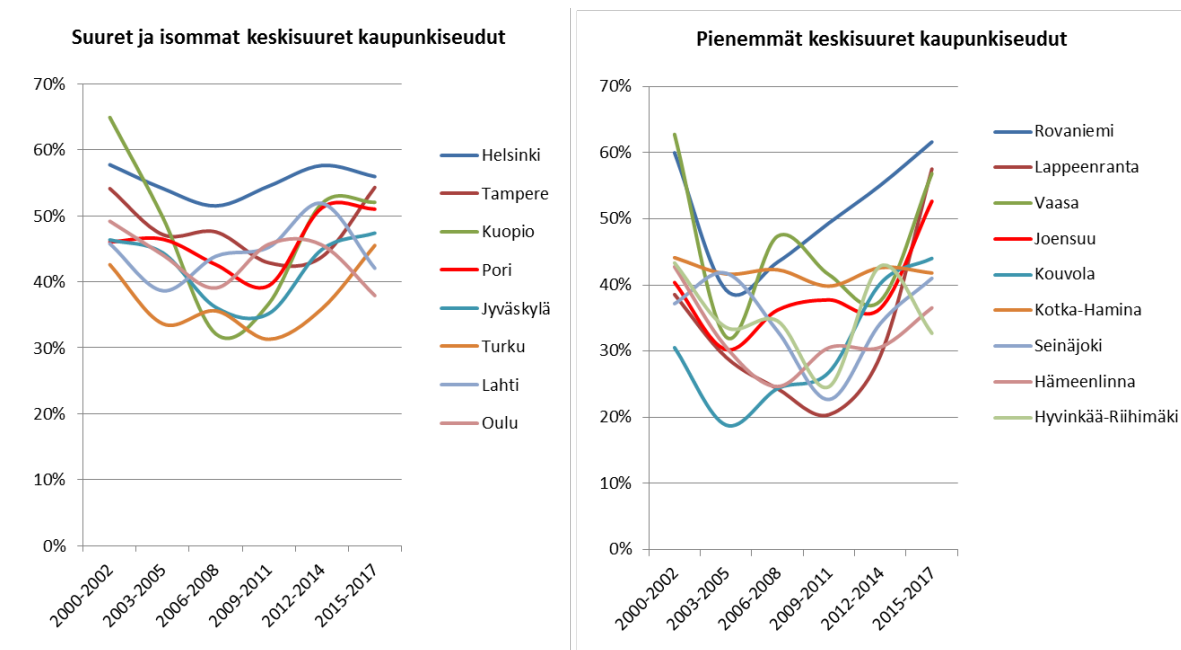




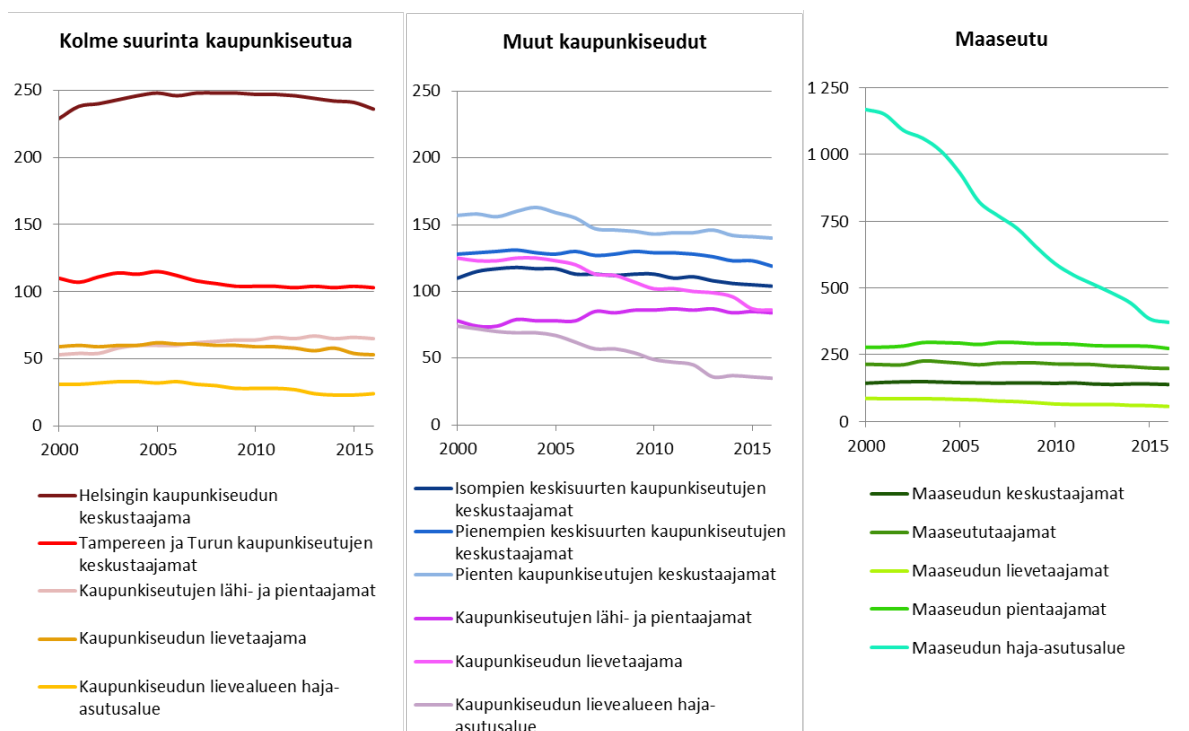
Kuva 29. Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä ruokakaupasta sijaitsevan väestön osuus suurten ja keskisuuren kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa 2000–2016. Kaupunkiseutujen välillä on melko suurta vaihtelua saavutettavuuden muutoksissa. Muutamilla kaupunkiseuduilla, kuten Tampereen, Rovaniemen ja Seinäjoen seuduilla, saavutettavuus on parantunut huomattavasti. Saavutettavuus on heikentynyt paljon Kouvolan kaupunkiseudulla. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Nielsenin myymälärekisteri 2016.



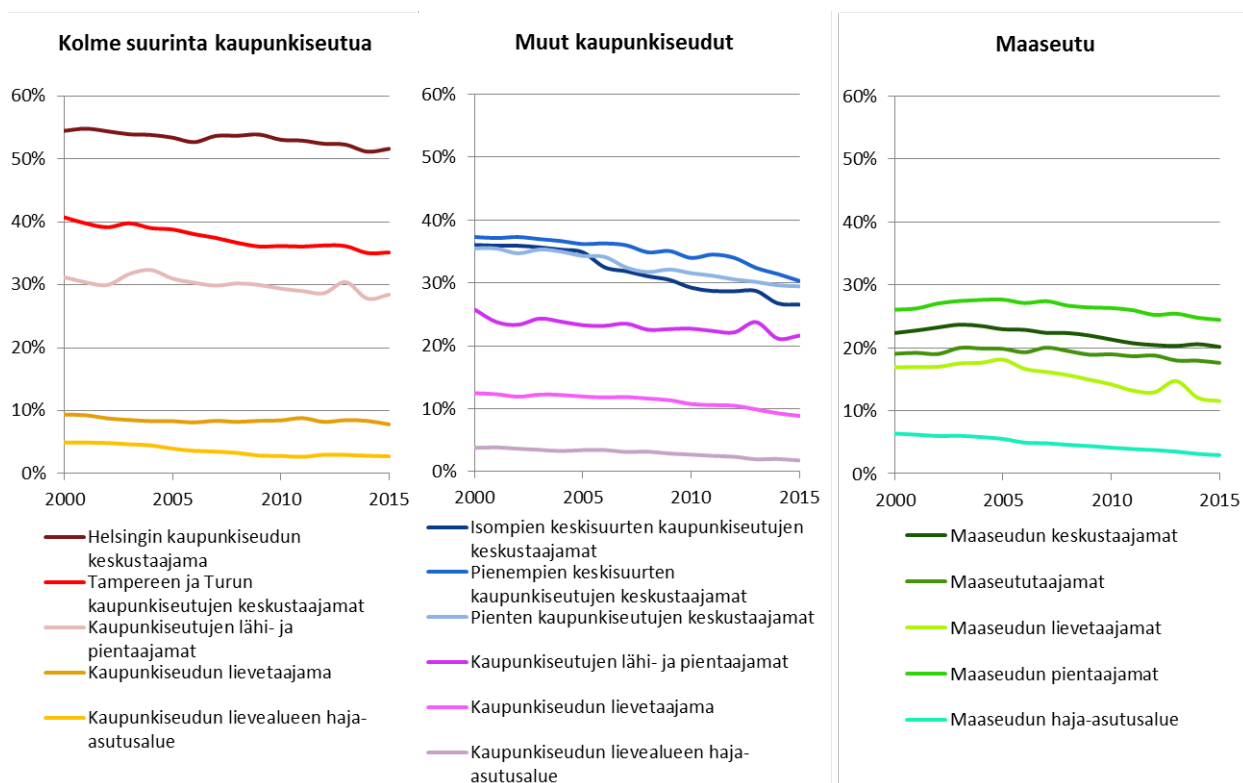
Kuva 30 Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä ruokakaupasta sijoittuvien uusien asuntojen osuus erilaisissa tiheissä taajamissa 2010–2017. Uusista asunnoista pienempi osuus sijaitsee lähellä ruokakauppaa kuin koko väestöstä. Vuosina 2015–2017 valmistuneet asunnot sijaitsivat selvästi useammin lähellä kauppaa erityisesti Tampereen ja Turun sekä pienten keskisuuren ja pienten kaupunkiseutujen ryhmässä. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Nielsenin myymälärekisteri 2016.



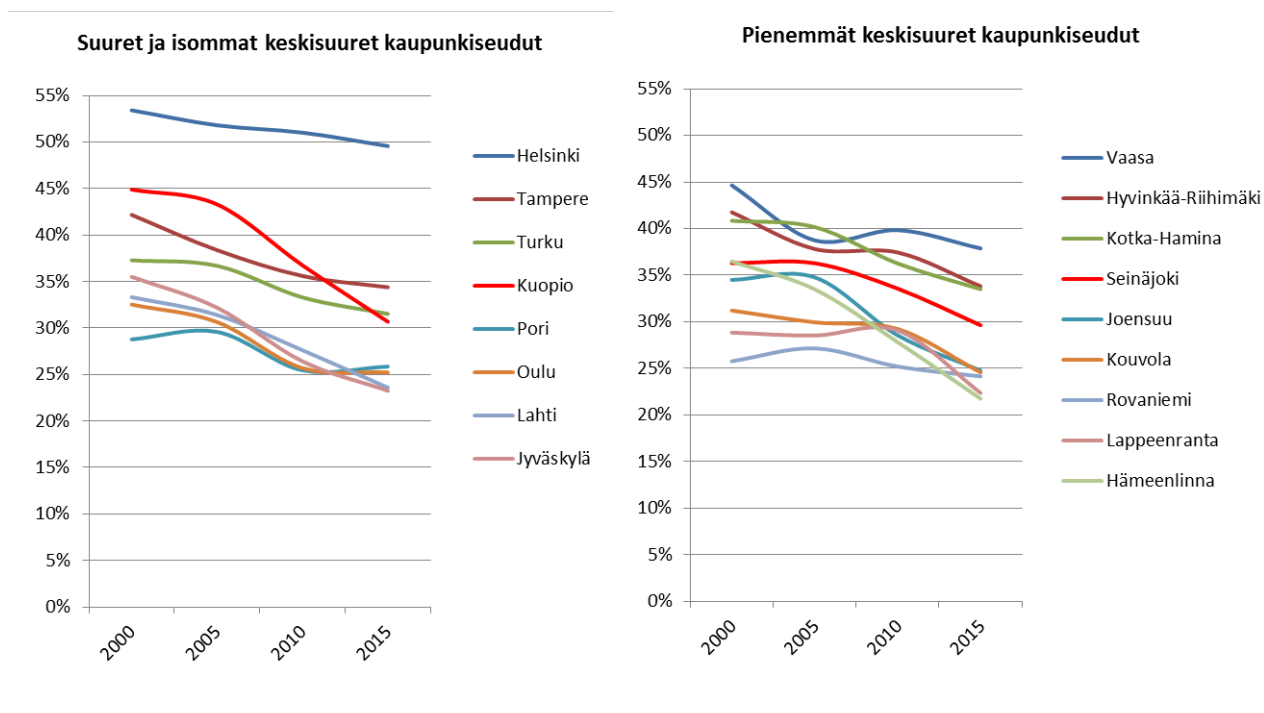
Kuva 31. Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä ruokakaupasta sijoittuvien uusien asuntojen osuus suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa. Kaupunkiseutujen ja rakentamisajankohtien välillä on paljon vaihtelua siinä, miten lähin ruokakauppa on saavutettavissa uusissa asunnoissa. Monilla seuduilla uudet asunnot sijoittuivat lähelle kaupaa useimmin 2000-luvun alussa ja uudelleen vuoden 2015 jälkeen. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Nielsenin myymälärekisteri 2016.



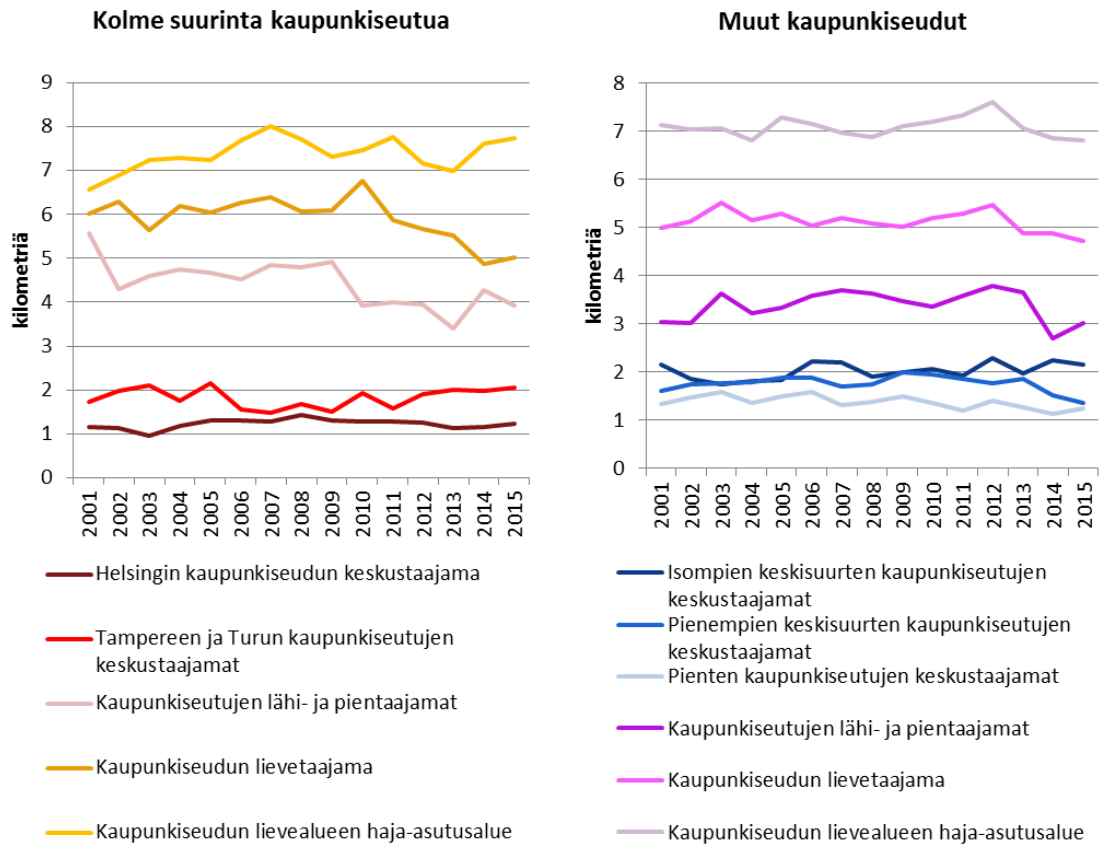
Kuva 32. Alakoulujen lukumäärä erilaisissa taajamissa ja haja-asutusalueella vuosina 2000–2016. Koulujen määrä on laskenut hitaasti monissa aluetyypeissä. Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa alakoulujen määrä kasvoi 2000-luvun alussa, mutta kääntyi myöhemmin laskuun. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 33. Enintään 500 metrin etäisyydellä lähimmästä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus erilaisissa taajamissa ja haja-asutusalueella. Alakoulujen saavutettavuus on heikentynyt lähes kaikenlaisissa yhdyskunnissa. Muutos on ollut nopeinta keski suurilla kaupunkiseuduilla. Kouluverkon lisäksi saavutettavuuden heikkenemiseen on vaikuttanut muutokset lapsiperheiden asumisessa. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 34. Enintään 500 metrin etäisyydellä lähimmästä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus. Alakoulujen saavutettavuus on heikentynyt kaikilla suurilla ja keski suurilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla. Suurin muutos on tapahtunut Kuopion ja Hämeenlinnan kaupunkiseuduilla ja pienin muutos Rovaniemen, Porin ja Helsingin kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 35. Uusien asuntojen keskimääräinen etäisyys lähimpään keskusta-alueeseen, joka voi olla joko kaupunkiseudun pääkeskusta tai alakeskus. Keskusta-alueiden rajausta perustuu yhdyskuntarakenteen vyöhykerajaukseen. Helsingin kaupunkiseudulla uudet asunnot ovat viime vuosina valmistuneet keskimäärin reilun kilometrin päähän lähimmästä keskustasta tai alakeskuksesta. Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla sekä suurilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla etäisyys on ollut keskimäärin yli kaksi kilometriä. Pienemmillä keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla uudet asunnot ovat sijoittuneet keskimäärin 1–1,5 kilometrin etäisyydellä keskustasta tai alakeskuksista. Lähitaajamista ja lievealueelta matkakeskustoihin on keskimäärin useita kilometrejä. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

## 7. Keskustojen asema yhdyskuntarakenteessa

Keskusta-alueet ovat kaupunkien ytimiä, rakenteeltaan tiiviitä alueita, joihin on keskittynyt monipuolisesti eri toimintoja, kuten eri toimialojen työpaikkoja ja asutusta. Suurimmissa kaupungeissa keskusta-alueita on pääkeskustan lisäksi myös alakeskuksissa.

### 7.1 Teeman merkitys

Keskustat ovat helpoimmin useilla eri kulkuvälineillä saavutettavia alueita kaupungissa. Keskusta-alue on jalankulkuvyöhykettä, jonka sisällä eri matkakohteet on mahdollista saavuttaa jalkaisin, ja keskustoihin on yleensä myös hyvät yhteydet polkupyörällä. Keskustat toimivat solmukohtina sekä paikalliselle, seudulliselle että pitkän matkan joukkoliikenteelle. Keskustoihin pääsee henkilöautolla säteittäisiä pääkatuja pitkin, ja keskustoissa sijaitsee runsaasti pysäköintipaikkoja.

Keskustat kokoavat runsaasti asiointi- ja työmatkaliikennettä, ja keskustoissa voi hoitaa monia erilaisia asioita ja viettää vapaa-aikaa eri tavoin. Toimintojen sijoittuminen keskustoihin tai niiden välittömään läheisyyteen tukee eheän yhdyskuntarakenteen kehitystä, jossa liikkumismahdollisuudet ovat monipuolisia ja autolla kuljettava kilometrimäärä jää vähäisemmäksi. Keskustojen asemaa yhdyskuntarakenteessa voidaan mitata keskustassa sijaitsevan työpaikkojen ja väestön määrällä ja osuudella koko kaupunkiseudun väestöstä (Rehunen ym. 2014).

Keskustat ovat kaupunkien käyntikortteja, ja niiden laatu heijastuu kaupungin imagoon ja vetovoimaisuuteen niin asiointipaikkana, vapaa-ajan viettopaikkana, elinkeinoelämän sijoittumispaikkana kuin matkailukohteenakin. Määrällisten mittarien avulla keskustojen laadusta ei saada kuitenkaan tarkkaa kuvaa.

### 7.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Keskustoissa sijaitsee 40 % kaupunkiseutujen työpaikoista ja 20 % väestöstä. 2000-luvulla keskustojen työpaikkojen määrässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Kun työpaikkojen määrä on kasvanut koko kaupunkiseudulla, keskustojen suhteellinen asema on heikentynyt. Keskustoissa sijaitsee edelleen suurin osa palvelualojen työpaikoista kolmella suurimmalla kaupunkiseudulla. Tätä pienemmillä kaupunkiseuduilla keskustojen osuus palvelutyöpaikoista jää keskimäärin 40–50 %:n välille. Sosiaali- ja terveystalveissa sekä koulutuksessa toimipaikat ovat usein varsin suuria ja yksikkökokoko on kasvanut, ja monissa kaupungeissa tällaiset toimipaikat eivät mahdu itse keskustan alueelle vaan sijaitsevat niiden reunavyöhykkeellä. Tämä vaikuttaa keskustojen osuuteen palvelutyöpaikoista.

Monilla kaupunkiseuduilla keskustojen asema erityisesti vähittäiskaupan sijaintipaikkana on heikentynyt viimeisen 20 vuoden aikana. Keskustojen rinnalle on muodostunut lähes yksinomaan kaupan ja autoilun ehdoilla toimivia alueita. Suurimmalla osalla kaupunkiseutuja päivittäistavarakauppojen kokonaisyntipinta-alaa sijaitsee enemmän kaupan alueilla kuin keskustoissa. Perinteisesti keskustahakuiset erikoiskaupan toimialat, kuten vaate-, kirja- ja urheilukauppa, ovat viime vuosina alkaneet hakeutua keskustojen sijaan kaupan alueille (Rehunen ym. 2014). Vähittäiskaupan työpaikkamäärän kasvusta yli kaksi kolmasosaa on suuntautunut 2000-luvulla keskustojen ulkopuolisille kaupan alueille. Viimeisen 20 vuoden aikana kaupunkiseuduilla keskustojen osuus vähittäiskaupan työpaikoista on pienentynyt 10 prosenttiyksikköä ja kaupan alueiden osuus kasvanut 18 prosenttiyksikköä. Kaupan alueiden vähittäiskaupan työpaikkamäärä on yli nelinkertaistunut 20 vuodessa.

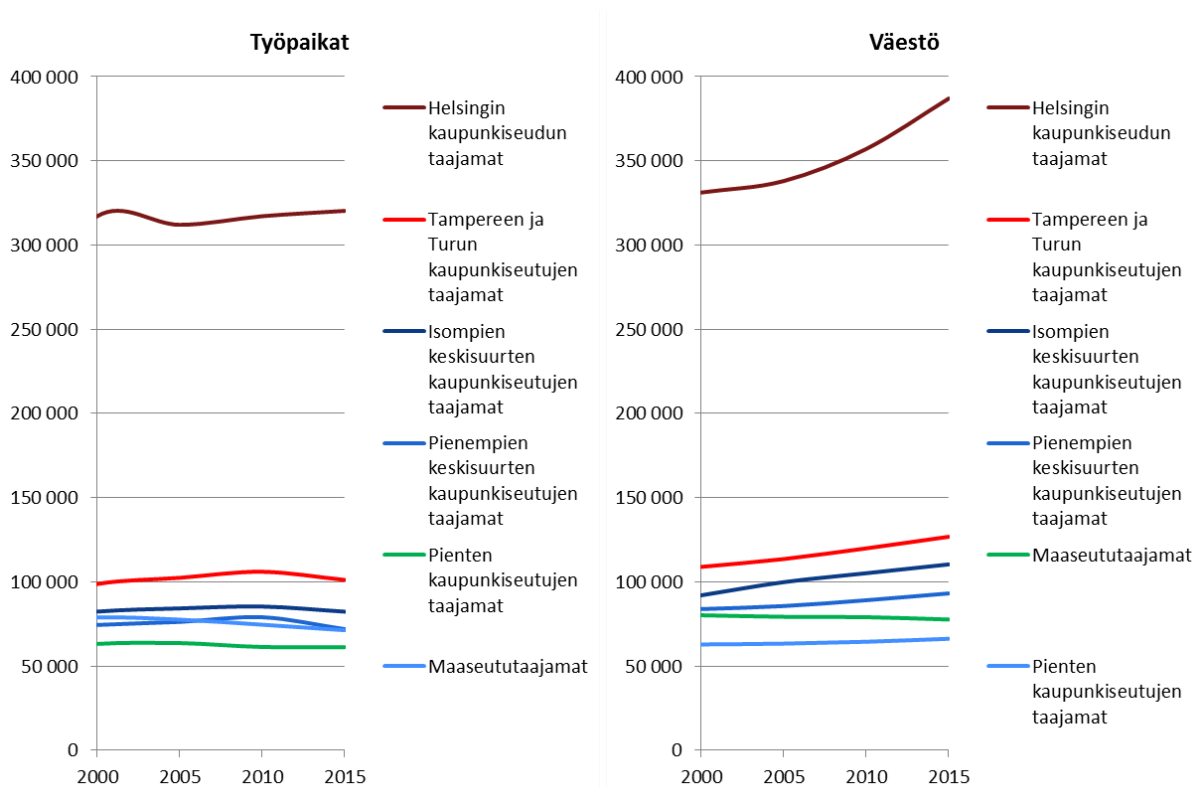
Keskustoihin on rakennettu varsin paljon viime vuosikymmeninä. Keskustojen asukasmäärä on kasvanut ja keskustojen osuus kaupunkiseudun asukkaista on pysynyt samalla tasolla. Asukasrakenteeltaan keskustat ovat muuttuneet aiempaa enemmän nuorten aikuisten ja ikääntyneiden asuinpaikoiksi, mutta viime vuosina myös lapsiperheiden määrä keskustoissa on myös kasvanut (Rehunen ym. 2014).

### 7.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Keskustojen tiivistymisen voi olettaa jatkuvan myös tulevaisuudessa. Erityisesti keskustojen reuna-työhyke on aluetta, jossa tapahtuu paljon uutta rakentamista, ja reuna-työhykkeen kasvu tukee keskustojen palvelujen kysyntää. Kaupan alan sääntelyn purkaminen maankäyttö- ja rakennuslaissa heikentää viranomaisten mahdollisuutta ohjata kaupan sijoittumista ja korostaa kaupan omien sijaintipäätösten merkitystä keskustojen elinvoimaisuuden säilyttämisessä.

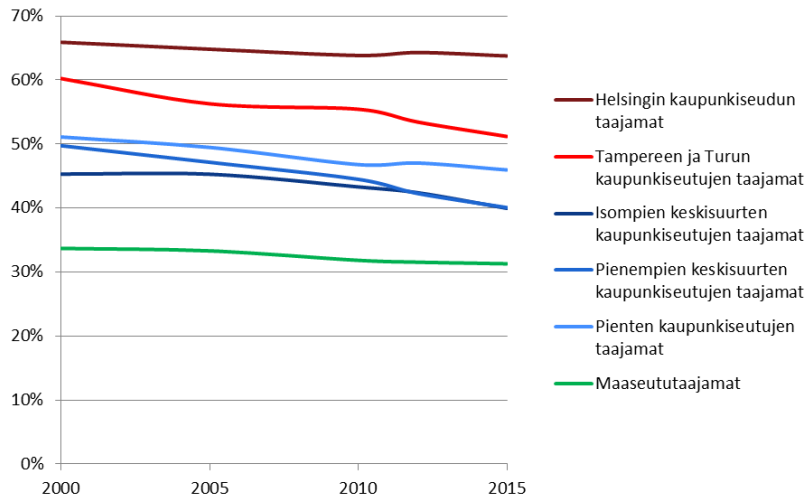
### 7.4 Muutosten seuraukset

Keskustojen aseman heikkeneminen ja erillisten keskustan ulkopuolisten kaupan alueiden kasvu voi johtaa siihen, että asiointi- ja harrastusmatkat suuntautuvat yhä useampaan paikkaan, mikä kasvattaa arkiliikkumisen määrää.

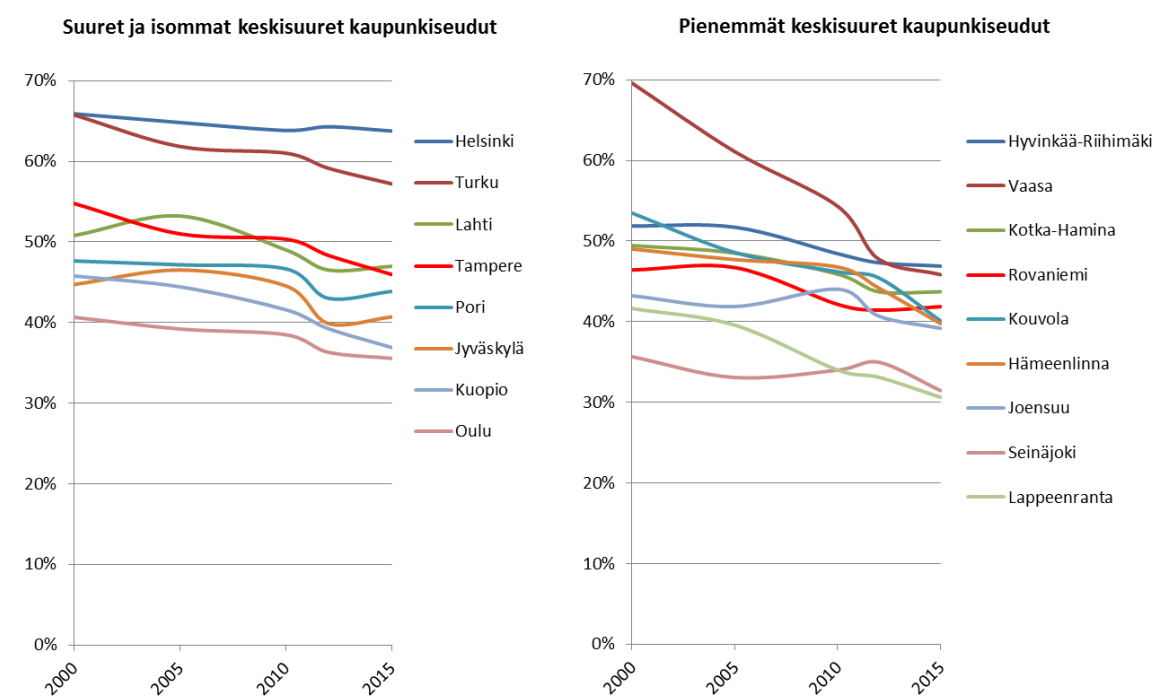


Kuva 36. Keskustojen asukas- ja työpaikkamäärä 2000–2015. Keskusta-alueiden asukasmäärä on kasvanut suurimmilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla noin 15 prosenttia. Työpaikkamäärän muutokset ovat pienempiä. Työpaikkojen määrä on kasvanut Tampereen, Turun ja isojen keskisuurten kaupunkiseutujen ryhmässä, muissa kaupunkiseuturyhmissä työpaikkamäärä on hieman pienentynyt. Keskustat on rajattu SYKE:n keskusta-alueiden rajauksen mukaan. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

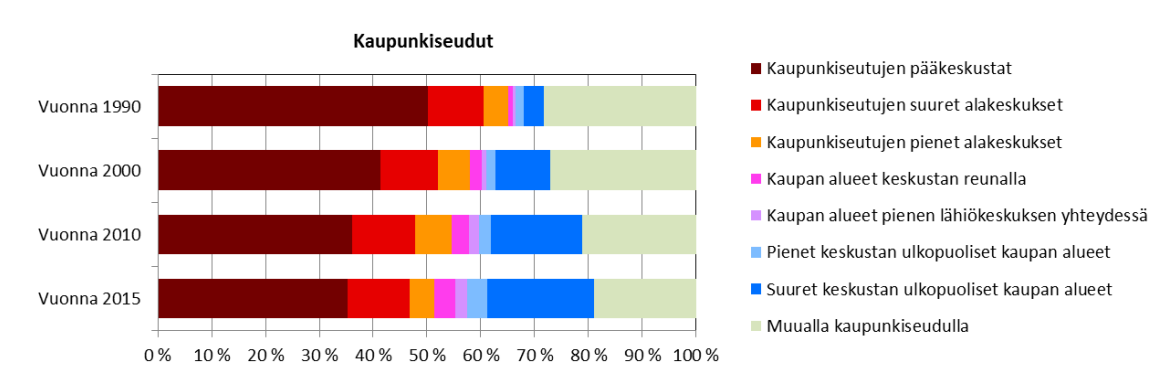




Kuva 37. Keskustojen ja alakeskusten osuus palvelualojen työpaikoista tiheän taajaman alueella 2000–2015. Osuus on laskenut kaikissa kaupunkiseutujen kokoluokissa ja maaseututaajamissa. Pienillä kaupunkiseuduilla osuus on kasvanut loivasti vuoden 2012 jälkeen. Keskustat on rajattu SYKE:n keskusta-alueiden rajauksen mukaan. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 38. Keskustojen ja alakeskusten osuus palvelualojen työpaikoista tiheän taajaman alueella suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla 2000–2015. Osuus on laskenut kaikilla suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla, nopeimmin Vaasan, Kouvolan ja Lappeenrannan kaupunkiseuduilla ja hitaimmin Helsingin kaupunkiseudulla. Yksittäisten suurten palvelutoimipaikkojen sijaintitietojen pienet muutokset ovat voineet vaikuttaa tuloksiin joillakin kaupunkiseuduilla. Keskustat on rajattu SYKE:n keskusta-alueiden rajauksen mukaan. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 39. Vähittäiskaupan työpaikkojen sijoittuminen keskusta-alueille ja niiden ulkopuolisille kaupan alueilla kaupunkiseututaajajamissa. Keskusta-alueiden osuus vähittäiskaupan työpaikoista on laskenut 65 %:sta 51 %:iin vuosina 2000–2015. Samaan aikaan vähittäiskaupan työpaikkamäärä keskustojen ulkopuolisilla kaupan alueilla on moninkertaistunut 7 %:sta 30 %:iin. Tarkastelu pohjautuu SYKEN keskusta-alueiden ja kaupan alueiden rajauksiin. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

## 8. Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus ja edellytykset kestäville kulkutavoille

Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus tarkoittaa sitä, että arkimatkojen tekoon on käytettävissä useita eri vaihtoehtoja. Kestäviin kulkutapoihin luetaan liikkuminen jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuutta ja kestävien kulkutapojen edellytyksiä voidaan kuvata yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun avulla.

### 8.1 Teeman merkitys

Keskustojen tai alakeskusten jalankulkuvyöhykkeellä lähipalvelut ja monet muut arjen matkakohteet ovat saavutettavissa jalkaisin tai pyörällä ja joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät. Joukkoliikennevyöhykkeellä linja-auto tai raideliikenne tarjoaa vaihtoehdon oman auton käytölle ja mahdollistaa arkimatkat myös autottomille. Autovyöhykkeellä henkilöauto on ainoa käytettävissä oleva kulkutapa monilla matkoilla.

Jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen käyttöön nojaava yhdyskuntarakenne tuottaa taloudellisia hyötyjä mm. sitä kautta että liikennejärjestelmä on tehokkaassa käytössä ja henkilöautoiluun tarvitaan vähemmän maa-alaa, joka voidaan hyödyntää muihin toimintoihin. Monipuoliset liikkumismahdollisuudet ovat keskeinen elinympäristön laatutekijä, joka auttaa houkuttelemaan alueelle uusia asukkaita ja työpaikkoja. Joukkoliikenteen solmukohdat tarjoavat hyviä sijaintipaikkoja palveluille ja muulle yritystoiminnalle sekä asuntorakentamiselle. Kävelyyn ja pyöräilyyn kannustava kaupunkirakenne lisää arkiliikunnan määrää ja tuo kansanterveydellisiä hyötyjä. Henkilöautoilun tarpeen vähentäminen tukee liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamista.

### 8.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeellä asuvan väestön osuus on Helsingin kaupunkiseudulla noin 80 prosenttia. Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla osuus on noin 70 prosenttia, isommilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla keskimäärin noin 65 prosenttia, pienemmilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 60 prosenttia ja pienillä kaupunkiseuduilla noin 50 prosenttia. Osuuksissa on tapahtunut lievää laskua 2000-luvun aikana. Työpaikoista jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeellä sijaitsee Helsingin kaupunkiseudulla vajaat 90 prosenttia. Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla ja isommilla keskisuurilla kaupunkiseuduilla osuus on vajaat 80 prosenttia, ja keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla vajaat 70 prosenttia.

Viimeisen 25 vuoden aikana kaupunkiseutujen kehitys kokonaisuudessaan on johtanut autoriippuvuuden lisääntymiseen. Autovyöhykkeellä asuvien osuus on noussut kolmella prosenttiyksiköllä lähes kolmasosaan kaupunkiseutujen asukkaista. Samaan aikaan intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen ja keskustan reunavyöhykkeen osuus asukkaista on pienentynyt. Työpaikat sijoittuvat asukkaita useammin keskustoihin, mutta jalankulkuvyöhykkeen asema työpaikkojen sijaintipaikkana on kuitenkin heikentynyt samalla kun auto- ja joukkoliikennevyöhykkeiden asema on vahvistunut.

2010-luvulla aiempi kehitys on kuitenkin pysähtynyt ja kääntynyt osittain toiseen suuntaan. Keskustojen jalankulkuvyöhykkeiden osuus asukkaista on kasvanut, samoin joukkoliikennevyöhykkeiden osuus työpaikoista. Uudisrakentaminen on suuntautunut jälleen aiempaa enemmän keskustoihin ja niiden reunavyöhykkeelle sekä intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Suurimmilla kaupunkiseuduilla myös asukastiheyden kasvu tukee joukkoliikenteen kannattavuutta.

Kaupunkiseutujen välillä on suuria eroja asutuksen ja työpaikkojen sijoittamisessa yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeille. Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeellä sijaitsevien asukkaiden ja työpaikkojen yhteen laskettu osuus on suurin Kuopiossa, 87 prosenttia. Samankokoisella Porin kaupunkiseudulla osuus jää 52 prosenttiin.

### 8.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Kaupunkien kasvu sisäänpäin jatkuu, mikä näkyy keskustojen, niiden reunavyöhykkeiden ja joukkoliikennevyöhykkeiden kasvavana osuutena väestöstä ja työpaikoista. Alakeskusten merkitys kasvaa suurella kaupunkiseuduilla ja alakeskuksia tulee myös lisää. Ikääntyminen vahvistaa keskustojen, alakeskusten ja intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen asemaa.

Täydennysrakentaminen vaikuttaa kestävien joukkoliikennemahdollisuuksien tarjontaan. Kun uusi asuntorakentaminen kohdistetaan hyviin sijainteihin, voidaan samalla parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa näillä alueilla. Autovyöhykkeen merkitys asuinpaikkana saattaa kasvaa taas taloustilanteen parannuttua.

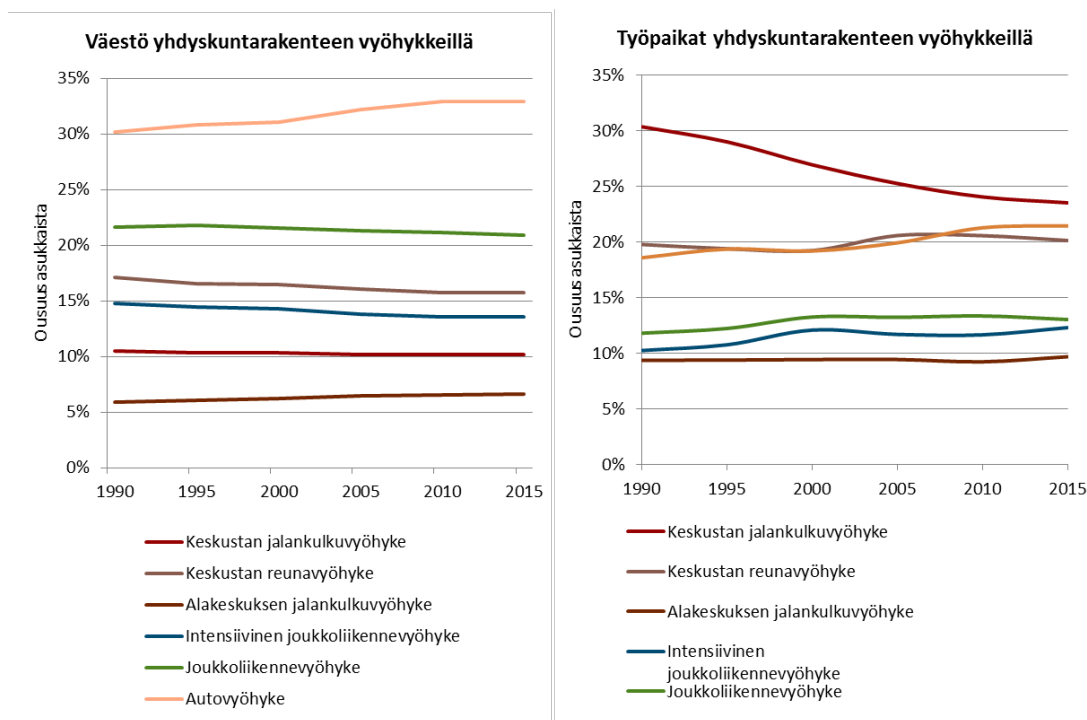
Kaupunkiseutujen suunnitelmat sisältävät paljon yli- ja alimitoitusta, minkä seurauksena joukkoliikenteen solmukohtia ei voida hyödyntää täysimääräisesti ja uudisrakentamista suuntautuu merkittävästi yhdyskuntien reunoille autovyöhykkeille, joille rakentaminen on helpompaa.

### 8.4 Muutosten seuraukset

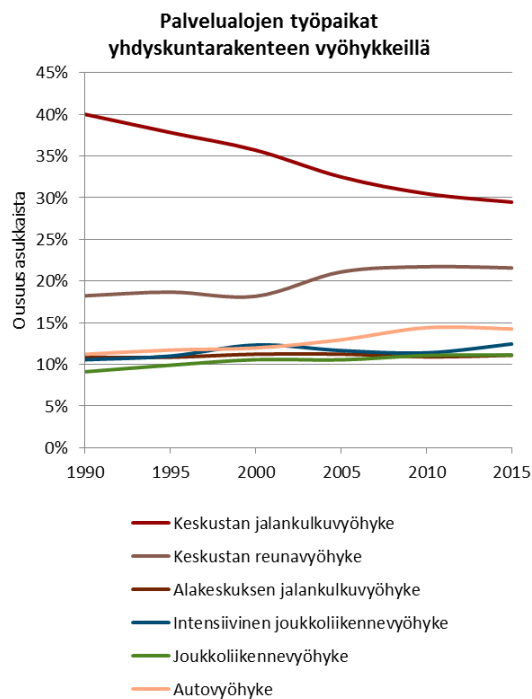
Vaikka yhdyskuntien kehittämisen tavoitteissa on painotettu kestäviä liikkumismuotoja, toteutunut kehitys on kuitenkin merkittävältä osin edelleen tukenut myös autoriippuvaista rakennetta. Erisuuntaisesta kehityksestä johtuen liikennejärjestelmää ei ole pystytty kehittämään parhaalla mahdollisella tavalla.

Kestävän liikkumisen edistäminen edellyttää erilaisia toimenpiteitä erilaisilla seuduilla (Ristimäki ym. 2017). Joukkoliikennettä on mahdollista kehittää laajamittaisena ratkaisuna liikkumiseen vain suurimmilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Monilla seuduilla joukkoliikenteen käyttöosuus on pieni. Näillä seuduilla keskiössä on keskustan reunavyöhyke, josta keskustaan on likipitään kävely- tai ainakin pyörämatka, ja autollakin etäisyydet ovat lyhyitä, mikäli joukkoliikennettä ei ole tarjolla. Osa kaupungeista suuntaa kehittämistyön juuri keskustojen reunavyöhykkeelle.

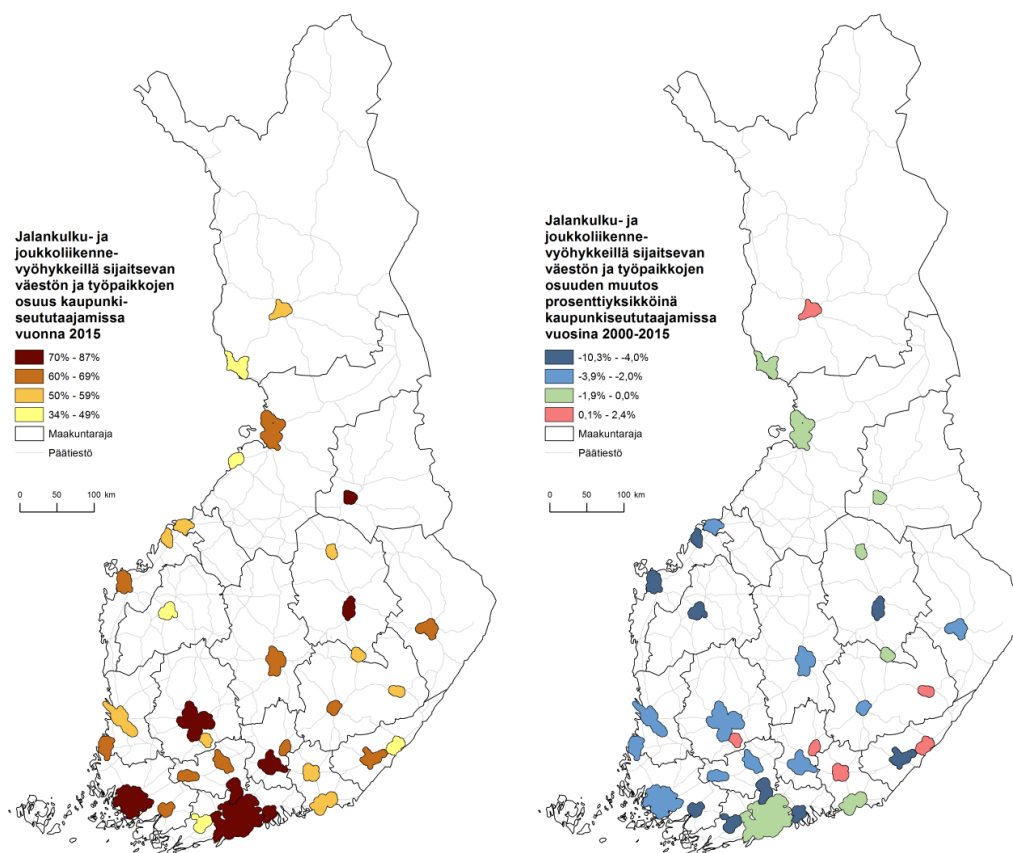
Kaupunkiseutujen lähitaajamien ja lieveasutuksen kytkeminen keskustaaajaman joukkoliikenteeseen korostuu tulevaisuudessa. Kannattavan ja taajaan kulkevan joukkoliikenteen järjestäminen alueella on haastavaa. Liityntäpysäköinti on hyvä ratkaisu etenkin raideliikenteen asemien yhteydessä. Kehittyvät liikennepalvelut voivat tarjota uudenlaisia mahdollisuuksia.



Kuva 40. Väestö ja työpaikat yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä kaupunkiseuduilla yhteensä 1990–2015. Auto-vyöhykkeen ja alakeskusten osuus väestöstä on kasvanut ja muiden vyöhykkeiden osuus on pienentynyt, mutta viime vuosina muutos on tasaantunut. Työpaikkakehityksestä keskustan jalankulkuvyöhykkeen osuus on laskenut yli 6 prosenttia ja autovyöhykkeen sekä joukkoliikennevyöhykkeiden osuus on noussut. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

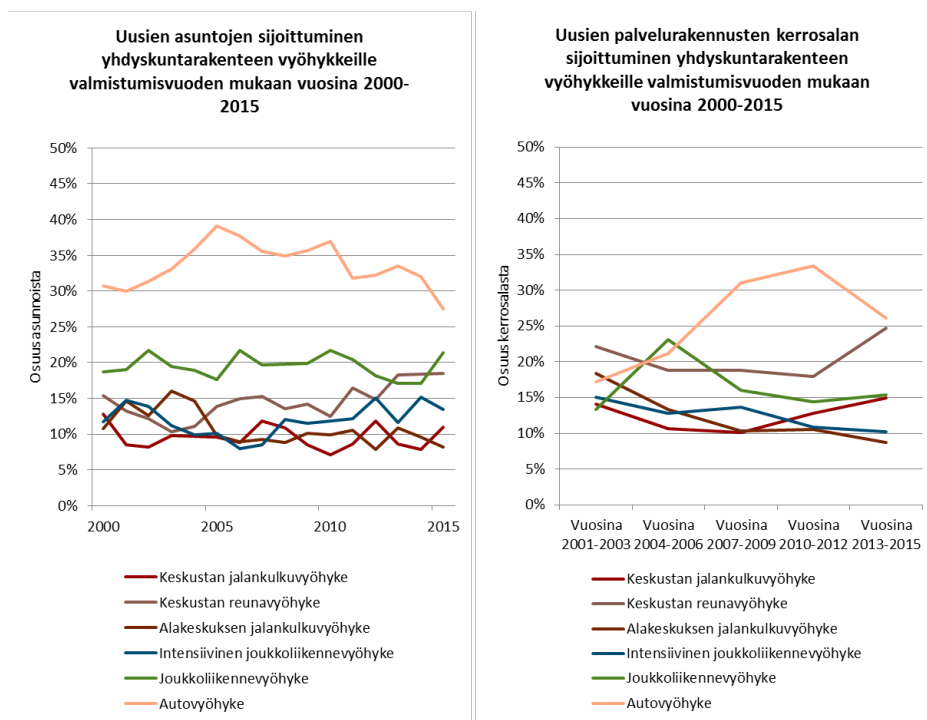


Kuva 41. Palvelualojen työpaikat yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä kaupunkiseuduilla yhteensä 1990–2015. Keskustan jalankulkuvyöhykkeiden osuus on pienentynyt lähes 10 %. Muiden vyöhykkeiden osuus on kasvanut, eniten keskustan reunavyöhykkeellä ja autovyöhykkeellä. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

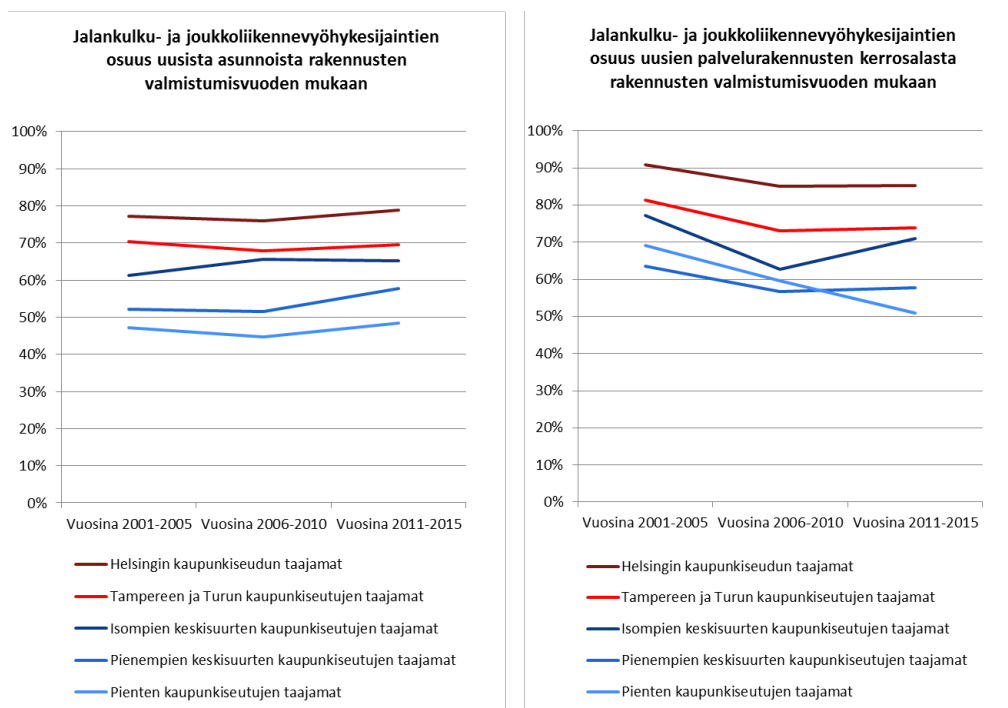


Kuva 42. Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä sijaitsevan väestön ja työpaikkojen yhteen laskettu osuus 2015 ja osuuden muutos 2000–2015 kaupunkiseuduittain. Osuus on yli 70 % kolmella suurimmalla kaupunkiseudulla sekä Kuopion, Lahden ja Kajaanin kaupunkiseudulla. Osuus on pienentynyt suurimmassa osassa kaupunkiseutuja, mutta alle 2 % mm. Helsingin ja Oulun kaupunkiseuduilla. Osuus on kasvanut eniten muutamilla hitaan tai vähenevän väestönkasvun kaupunkiseudulla sekä Rovaniemen kaupunkiseudulla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

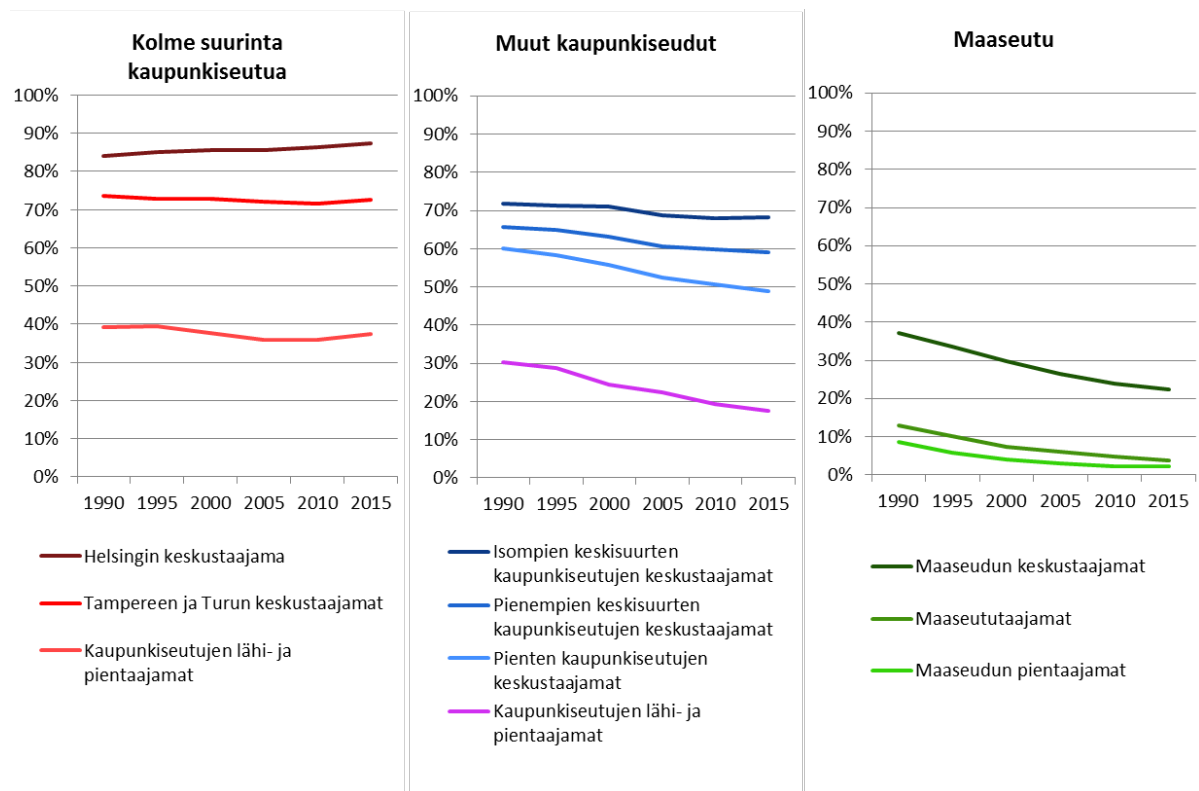




Kuva 43. Uusien asuin- ja palvelurakennusten sijoittuminen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille 2000–2015. Autovyöhykesijaintien osuus uusista asunnoista oli yli 35 % vuosina 2004–2010, mutta enää alle 30 % vuonna 2015. Keskustan reunavyöhykkeen osuus uusista asunnoista on kasvanut 2010-luvulla. Uusien palvelurakennusten sijoittumisessa autovyöhykkeen osuus on ollut suurin viimeiset 10 vuotta, mutta laskenut vuoden 2012 jälkeen selvästi. Keskustojen jalankuluvyöhykkeen ja reunavyöhykkeen osuus on kasvanut palvelurakentamisessa vuoden 2013 alkaen. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 44. Uusien asuntojen ja palvelurakennusten kerrosalan sijoittuminen jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille kaupunkiseutukokoluokittain. Osuus uusista asunnoista ja palvelurakennusten kerrosalasta on kasvanut 2010-luvulla pääosassa kaupunkiseutuja. Isompien keskisuurten kaupunkiseutujen kokoluokassa osuus uusista asunnoista on hieman pienentynyt, mutta palvelurakennuksissa noussut selvästi. Pienillä kaupunkiseuduilla palvelurakennuksia on valmistunut aiempaa vähemmän jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeille. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 45. Joukkoliikenteen edellytyksiä tukevan asukastiheyden (20 asukasta hehtaarilla) alueella asuvien osuus. Osuus on kasvanut erityisesti Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa. Muiden kaupunkiseutujen keskustaajamassa osuus on laskenut pitkään, mutta kääntynyt loivaan kasvuun 2000-luvulla, Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla sekä isommilla keski suurilla kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.

## 9. Arkiliikkumisen sujuvuus

Arkiliikkumisen sujuvuus perustuu siihen, että arjen matkakohteet sijaitsevat lähellä ja ne on mahdollista saavuttaa kohtuullisessa ajassa. Myös mahdollisuus tehdä arkimatkat eri kulkuvälineillä tarjoaa joustavuutta arjen liikkumiseen. Oleellista on se, miten matkan alku- ja loppupää sijoittuvat yhdyskuntarakenteeseen.

### 9.1 Teeman merkitys

Yhdyskuntien tiiviys ja palvelujen saavutettavuus tukevat arjen sujuvuutta. Matkakohteiden sijoittuminen lähelle toisiaan tai saman reitin varrelle mahdollistaa arjen eri toimien hoitamisen saman matkan yhteydessä. Näin ollen palvelujen ja työpaikkojen sijaintiratkaisuilla on paljon merkitystä. Matkan pystyy tekemään sujuvasti joukkoliikenteellä vain silloin, kun joukkoliikenneyhteys on saavutettavissa matkan kummassakin päässä. Mikäli matkaan sisältyy eri kulkuvälineiden vaihtamista, korostuu myös matkakettujen toimivuuden merkitys.

Arjen sujuvuuteen vaikuttaa huomattavasti myös työssäkäynnin, asioinnin ja vapaa-ajan matkojen suuntautuminen kaupunkiseudun ja työssäkäyntialueen sisällä. Vaikka yhdyskunnat olisivat tiiviitä, arkimatkoihin muodostuu pitkiä, jos suuri osa niistä tehdään eri yhdyskuntien välillä tai kauempaa kehysalueelta kaupunkikeskukseen.

Arkiliikkumisen sujuvuus kytkeytyy alueen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Silloin, kun joukkoliikenne vastaa arjen liikkumistarpeisiin ja sen käyttöaste on hyvä, liikennejärjestelmä tukee sujuvaa arkea. Jos kaupunkialueilla monet joutuvat turvautumaan arjessa vain henkilöautoon ja kahden auton asutokuntien osuus on suuri, yhdyskuntarakenne ei mahdollista sujuvaa arkea ainakaan autottomille asukkaille.

Arjen sujuvuuden mittaaminen on haastavaa. Tilasto- ja rekisteriaineistojen perusteella saadaan tietoa asuin- ja työpaikan sijainnista ja tätä kautta työmatkan pituudesta ja käytettävissä olevista kulkutavoista. Henkilöliikennetutkimusten perusteella tiedetään arkimatkojen pituudesta ja niihin käytetystä ajasta sekä kulkumuodoista. Sujuvuus on lisäksi myös kokemuksellinen asia, mitä kuvaavat osaltaan erilaiset kyselytutkimukset.

### 9.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Työmatkan keskipituus oli koko Suomessa vuonna 2015 noin 14,1 kilometriä ja kaupunkiseuduilla noin 12,8 kilometriä. Työmatkojen keskipituus on kasvanut pitkään kaikenlaisilla kaupunkiseuduilla Suomessa. Työmarkkinoiden erikoistuminen ja liikkumisen helpottuminen on johtanut siihen, että työpaikkaa on voinut hakea kauempaa asuinpaikasta eikä asuinpaikkaa ole ollut välttämätöntä vaihtaa, jos työpaikka on sijainnut kauempana kotoa.

Kaupunkiseutujen kokoluokista työmatkojen keskipituus on lyhyin Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa, noin 10 kilometriä. Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa työmatkat ovat myös pidentyneet paljon vähemmän kuin muilla kaupunkiseuduilla. Muiden kaupunkiseutujen kokoluokissa työmatkojen keskipituus vaihtelee keskustaajamissa 11–15 kilometrin välillä. Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla työmatkojen keskipituutta kasvattaa työssäkäynti Helsingin seudulle. Pisimpiä työmatkat ovat keskimäärin kolmen suurimman kaupunkiseudun lähi- ja lievetäajamissa ja haja-asutusalueella sekä maaseudun haja-asutusalueella ja pientaajamissa.

Kaupunkiseututaajamissa noin 60 prosenttia työmatkoista on mahdollista kulkea jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä. Tämän on ajateltu onnistuvan, kun työmatkan pituus on alle 4 kilometriä tai sil-

loin kun sekä asuin- että työpaikka sijaitsevat jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeellä. Kaupunkiseuduista osuus on korkein Helsingin ja Kuopion kaupunkiseuduilla, yli 70 prosenttia. Porin, Kouvolan, Rovaniemen ja Seinäjoen kaupunkiseuduilla sekä suurimmassa osassa pieniä kaupunkiseutuja alle puolet työmatkoista on mahdollista tehdä jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Mahdollisuudet tehdä työmatka jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä ovat heikentyneet kaikilla kaupunkiseuduilla. Osuus on pienentynyt eniten Kouvolan kaupunkiseudulla ja vähiten Helsingin kaupunkiseudulla. Suurimmassa osassa kaupunkiseutuja osuuden pieneneminen on hidastunut viime vuosina.

Vähintään kaksi autoa omistavien asutokuntien osuus kaikista asutokunnista kuvaa asutuksen autoriippuvuutta. Suurimpien kaupunkiseutujen keskustaajamissa osuus vaihtelee 14–19 prosentin välillä, mutta kaupunkiseutujen lievettaajamissa ja haja-asutusalueella sekä maaseudun haja-asutusalueella osuus on yli 50 prosenttia. Moniautoisten asutokuntien osuus on kasvanut kaikissa taajamaluokissa, mutta kasvu on ollut nopeinta kaupunkiseutujen lievettaajamissa ja haja-asutusalueella sekä maaseudun pientaajamissa ja haja-asutusalueella.

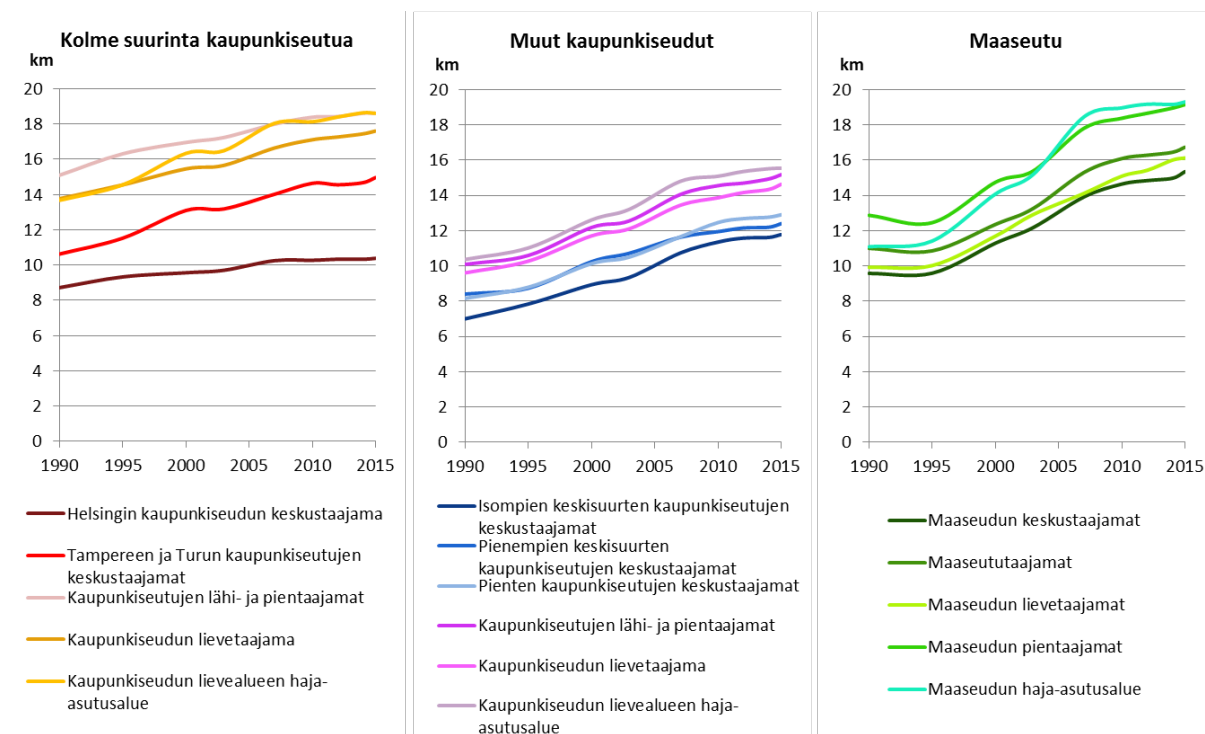
### 9.3 Arvio tulevasta kehityksestä

Kaupunkiseuduilla täydennysrakentaminen ja tiivistyminen edesauttavat työmatkojen pituuden lyhene- mistä. Monikeskuksisuuden kasvu voi toisaalta lisätä eri keskusten välillä tehtävien työmatkojen mää- rää. Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueet ovat laajentuneet merkittävästä viime vuosikymmeninä ja ne ovat osittain saavuttaneet jo äärirajansa (Nurmio ym. 2017). Työmatkojen voidaan olettaa pitenevän edelleen erityisesti maaseudulla. Pienissä maaseutukeskuksissa osa työikäisistä joutuu etsimään työ- paikkaa kaupunkiseuduilta.

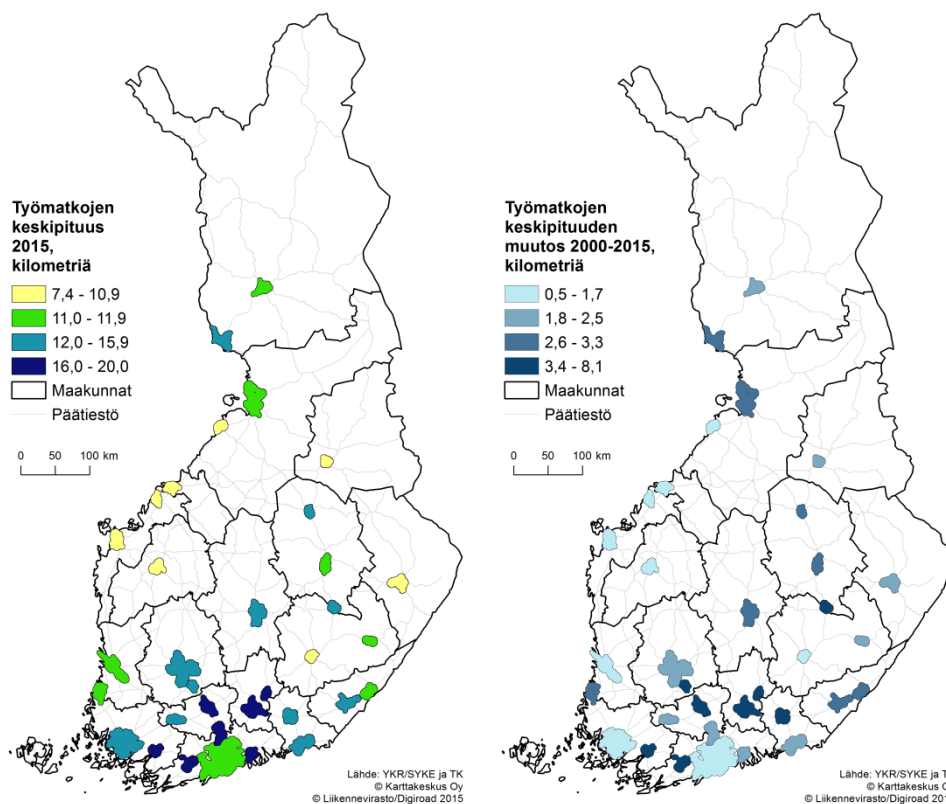
Jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuuden voi olettaa kas- vavan tulevaisuudessa selvästi. Työpaikat hakeutuvat aiempaa enemmän joukkoliikenteen solmukohtiin, jolloin ne ovat saavutettavissa helpommin muutenkin kuin henkilöautolla. Asuntomarkkinoiden kehi- tyksellä on suuri merkitys sen suhteen, millaisille yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille asutorakentami- nen jatkossa suuntautuu.

### 9.4 Muutosten seuraukset

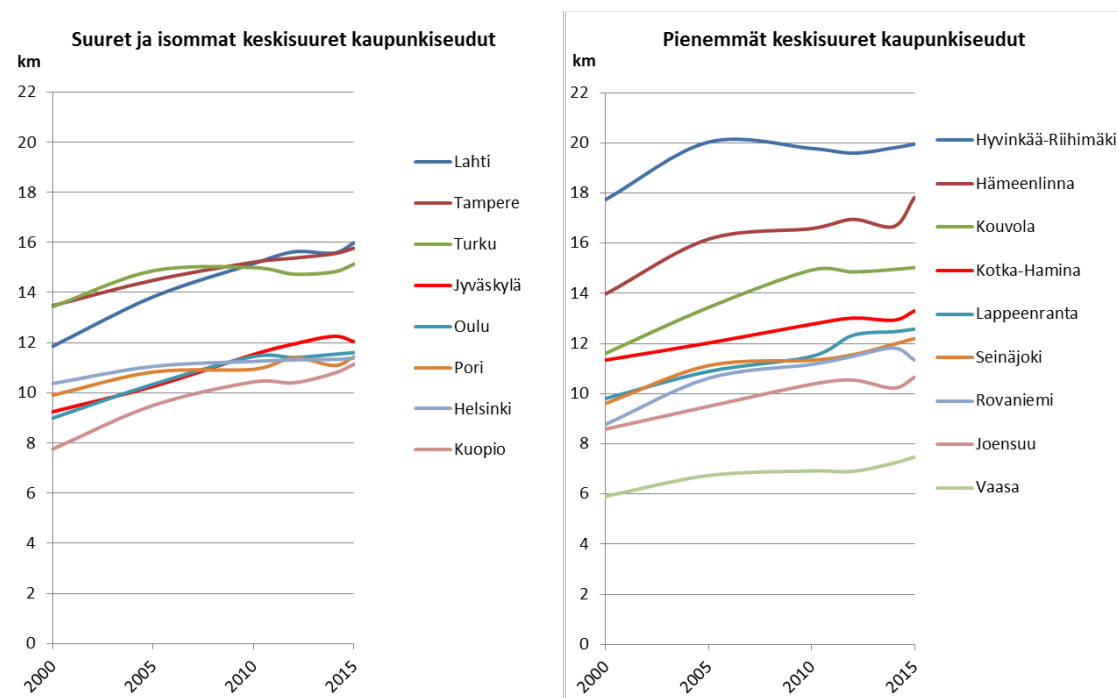
Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja työvoiman liikkuvuuden edistäminen sisältävät keskenään vas- takkaisia tavoitteita. Työmatkojen pituuden kasvu kertoo osittain siitä, että työvoiman kysyntä ja tarjon- ta kohtaavat. Taloudellisilla ohjauskeinoilla, kuten työmatkakulujen verovähennysoikeudella, on vaiku- tusta työmatkojen pitenemiseen. Yhdyskuntarakenteessa arkimatkojen pidentyminen on kuitenkin lisännyt toiminnallista hajautumista ja liikenteen päästöjä. Arkiliikkumisen sujuvuutta sekä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä on mahdollista tukea eri tavoin. Tärkeimpiä keinoja ovat täydennysrakentaminen, riittävän tiiviiden alueiden toteuttaminen ja joukkoliikenteen solmukohtien ja joukkoliikennekäytävien kehittäminen ja tukeminen.



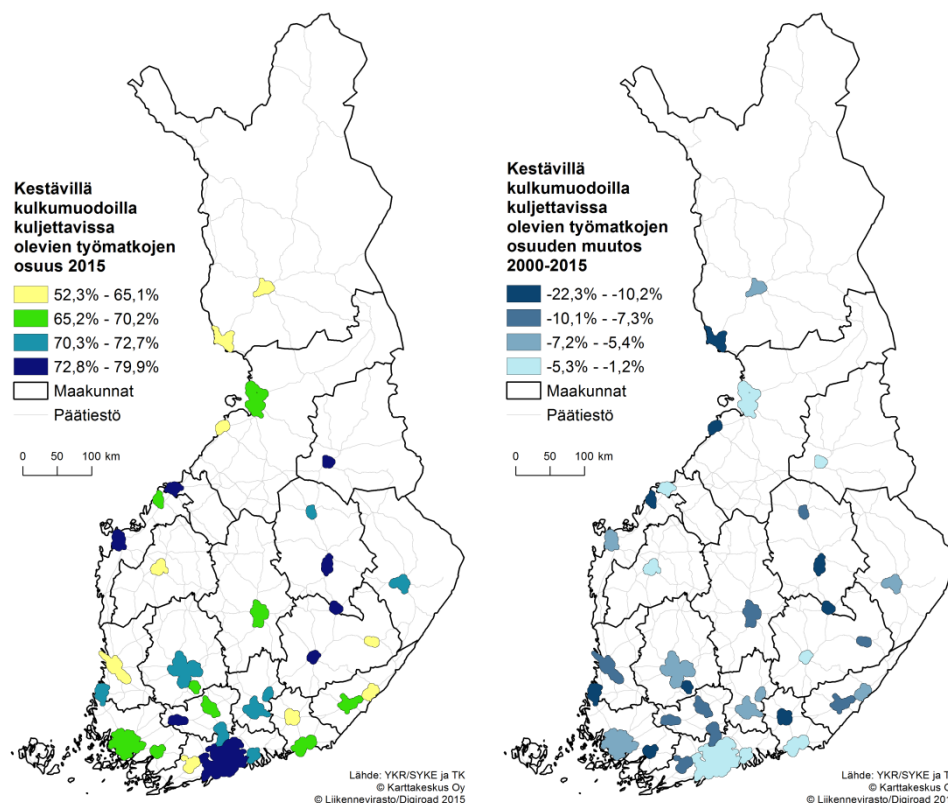
Kuva 46. Työmatkojen keskipituuden muutos vuosina 2000–2015 erilaisissa taajamissa ja haja-asutusalueella. Keskipituus on kasvanut pitkään kaikenkokoisissa yhdyskunnissa. Helsingin kaupunkiseudun keskustaajamassa kasvu on kuitenkin lähes pysähtynyt. Myös keskusuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla kasvuvauhti on viime vuosina hidastunut. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



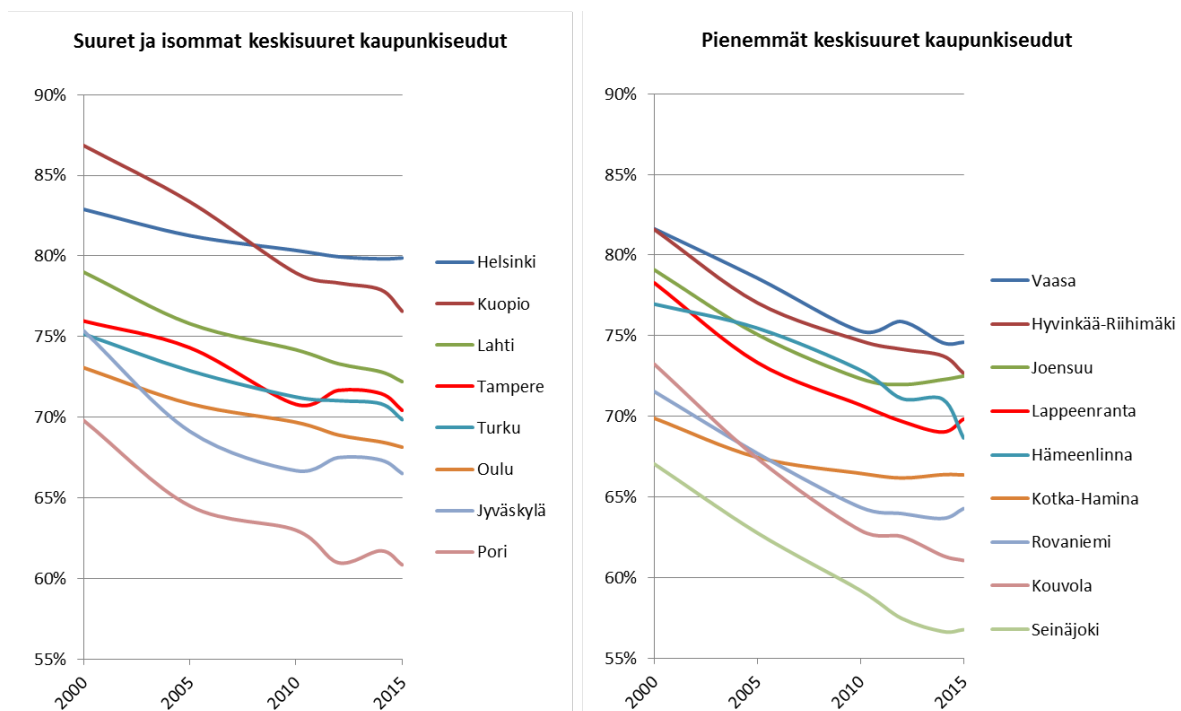
Kuva 47. Työmatkojen keskipituus vuonna 2015 ja keskipituuden muutos vuosina 2000–2015 kaupunkiseututaajamissa. Pisimmät keskimääräiset työmatkat tehdään Helsingin kaupunkiseutua ympäröivillä pienillä ja keskusuurilla kaupunkiseuduilla. Työmatkojen pidentymiseen vaikuttaa kasvava työssäkäynti kaupunkiseutujen välillä. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



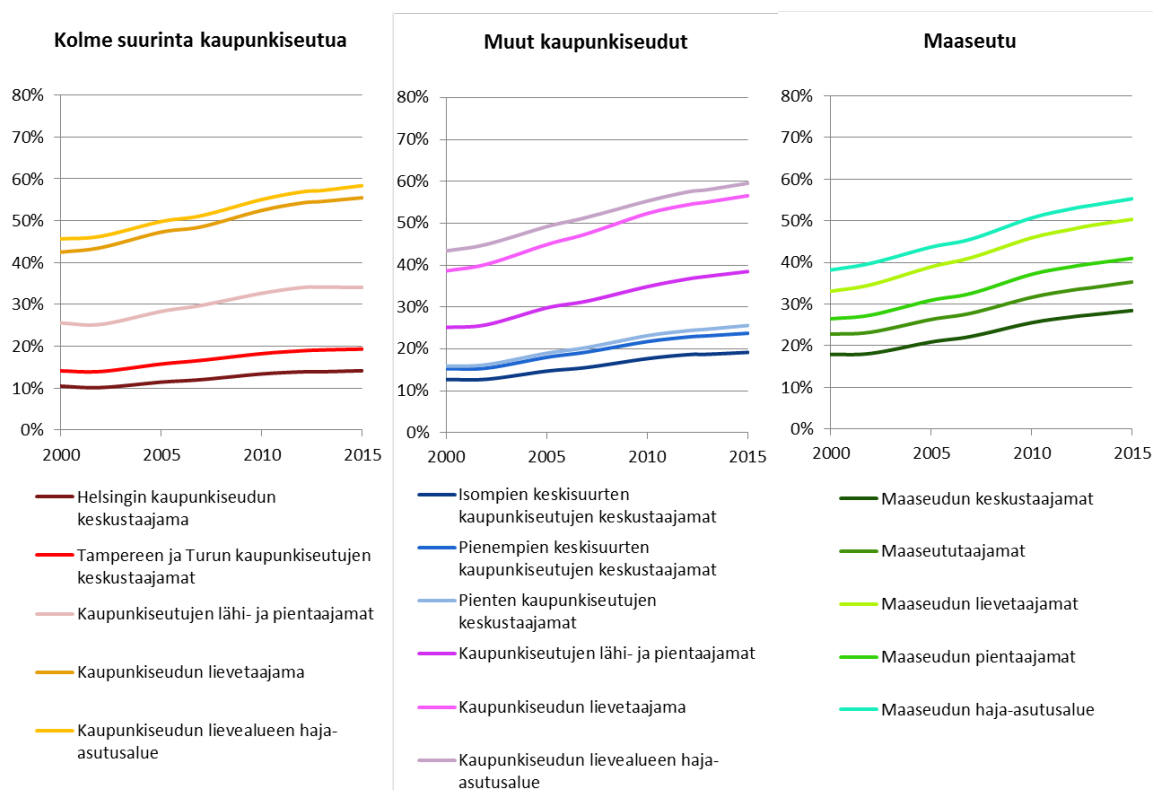
Kuva 48. Työmatkojen keskipituuden muutos vuosina 2000–2015 suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Keskipituus on kasvanut eniten Lahden, Hämeenlinnan, Kouvolan ja Kuopion kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 49. Jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuus kaupunkiseutujen keskustajamissa vuonna 2015 ja muutos 2000–2015. Valittuihin työmatkoihin kuuluvat alle 4 km työmatkat ja sellaiset työmatkat, jossa sekä asuinpaikka että työpaikka sijaitsevat jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeellä. Osuus on suurin Helsingin kaupunkiseudulla sekä sellaisilla pienillä ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla, joilla asutus on tiivistä tai etäisyydet ovat suhteellisen lyhyitä. 2000-luvulla osuus on pienentynyt kaikilla kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 50. Jalan, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuuden muutos vuosina 2000–2015 kaupunkiseutujen keskustaajamissa suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Osuus on pudonnut suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukossa eniten Kouvolan, Seinäjoen ja Kuopion kaupunkiseuduilla ja vähiten Helsingin ja Kotka–Haminan kaupunkiseuduilla. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



Kuva 51. Vähintään kahden auton asutokuntien osuus 2000–2015. Osuus on kasvanut kaikenkokoisissa yhdyskunnissa. Suurimmilla kaupunkiseuduilla osuuden kasvu on kuitenkin viime vuosina hidastunut. Lähde: YKR/SYKE ja TK.



## 10 Taajamien viherrakenne ja virkistykseen sopivien alueiden saavutettavuus

Viherrakenteella tarkoitetaan kasvullisten alueiden ja niiden välisten viheryhteyksien muodostamaa verkostoa, joka on osa yhdyskuntarakennetta.

### 10.1 Teeman merkitys

Sen lisäksi, että toimiva viheralueverkosto on tärkeä osa viihtyisää asuinympäristöä, viheralueet tuottavat yhteiskunnalle monia hyötyjä. Ne auttavat esimerkiksi ehkäisemään kaupunkitulvia ja viilentämään rakennuksia kesähelteillä. Viheralueilla on todettu myös olevan monia fyysisiä ja psyykkisiä terveyshyötyjä ihmisille: vähäisen kaupunkiluonnon on todettu olevan yhteydessä esim. allergioiden suureen esiintyvyyteen (Hanski ym. 2012).

Viherrakenne kattaa viheralueverkon lisäksi myös pihojen kasvulliset osat riippumatta kaavan osoittamasta käyttötarkoituksesta (ViherKARA-verkosto 2014). Toimivan viheralueverkon tarve korostuu kasvavilla kaupunkiseuduilla, joissa yhdyskuntarakenteen tiivistäminen usein aiheuttaa virkistykseen soveltuvien alueiden vähenemistä taajaman sisällä. Taajamien ulkopuolella luontoalueet sijaitsevat useammin asutuksen välittömässä läheisyydessä, ja jokamiehen oikeuden ansiosta luontoalueita voi käyttää virkistykseen maanomistajasta riippumatta.

Hyvään asuinympäristöön kuuluu, että virkistysalueet ovat kaikkien saavutettavissa. 300 metrin etäisyys tai enintään 5–10 minuutin kävelymatka kotoa viheralueelle on todettu useassa tutkimuksessa kriittiseksi rajaksi, jonka jälkeen viheralueen virkistyskäyttö selvästi vähenee tai auton käyttö virkistysalueelle siirtymiseksi lisääntyy (Söderman & Saarela 2011). Erityisen tärkeää viheralueiden hyvä saavutettavuus on lapsille ja vanhuksille.

### 10.2 Tapahtuneet muutokset ja erot alueiden välillä

Maankäytön intensiteetti kertoo pitkälti viheralueiden määrästä taajamissa. Rakentamattoman alueen osuus taajaman pinta-alasta vaihtelee huomattavasti sekä aluerakenteellisen että yhdyskuntarakenteellisen sijainnin mukaan. Osuus on pienin, alle 40 % yhtä lailla suurten, keskisuurten kuin pienienkin kaupunkiseutujen keskustaajamissa. Maaseututaajamissa osuus on selkeästi suurempi, jopa yli 70 %, mutta maaseudun keskustaajamissa lähes yhtä alhainen kuin kaupunkitaajamissa. Kaikkein eniten rakentamattomaa maanpeitettä on kuitenkin kolmen suurimman kaupunkiseudun lievettaajamissa, mikä kuvaa näiden alueiden alhaista rakentamistehokkuutta.

2000-luvulla kaupunkiseudut kasvoivat pääosin ulospäin taajaman laajetessa kaupunkia ympäröiville alueille, jotka olivat aiemmin maanpeitteeltään metsää (Tiitu 2014). 2010-luvulla kaupunkien kasvutapa on painottunut enemmän täydennysrakentamiseen, jolloin erityisesti taajaman sisäisiä rakentamattomia alueita on otettu rakentamiseen. Kaupunkiseutujen keskustaajamissa yli kaksi kolmasosaa uudisrakentamisesta on kohdistunut jo aiemmin rakennetuksi luokitettavalle alueelle. Helsingin keskustaajamassa osuus on korkein, 76 %, mitä selittävät mm. mittavat täydennysrakentamishankkeet entisille satama-alueille. Kuitenkin suurimpienkin kaupunkiseutujen keskustaajamissa neljännes uudisrakentamisesta on sijoittunut metsiin ja muille luontoalueille vuosina 2012–2015, ja kaupunkiseutujen lievealueella osuus on jopa yli puolet uusista rakennuksista. Entisille maatalousalueille rakentaminen on ollut yleisintä niin ikään maaseudun ja kaupunkiseutujen lievettaajamissa.

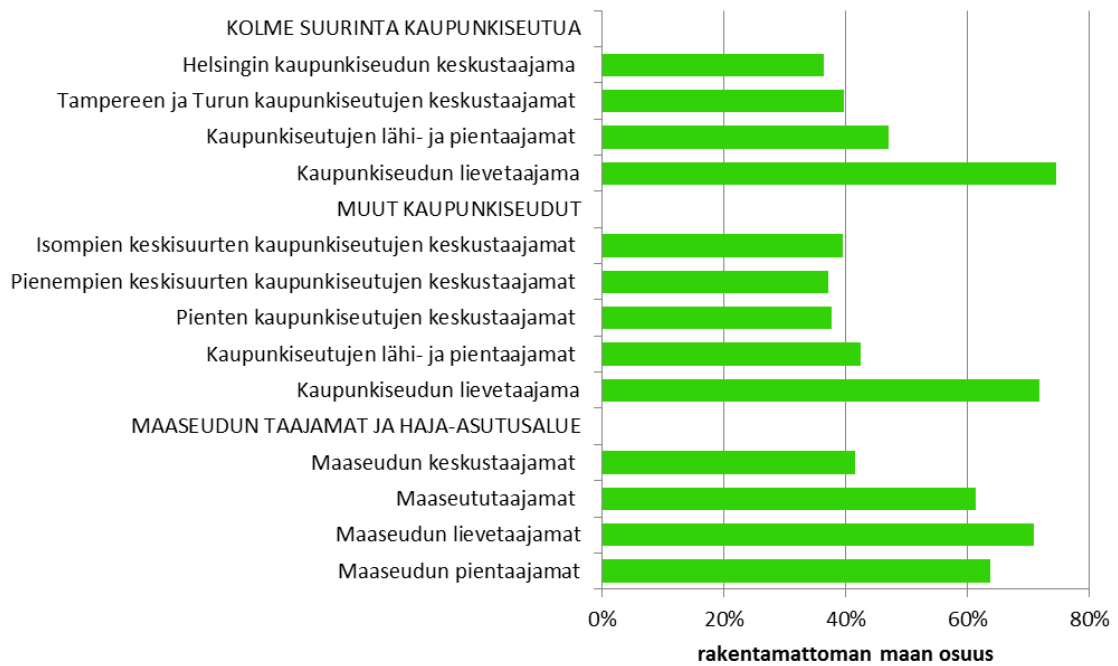
Suomi on moneen muuhun maahan verrattuna harvaan asuttu ja monet kaupunkiseuduista suhteellisen pieniä. Pääosin virkistykseen soveltuvien alueiden saavutettavuus on hyvä, mutta erityisesti kaupunkien keskusta-alueilta löytyy kuitenkin katvealueita, joista suositeltava etäisyys viheralueille ylittyy (Söderman & Saarela 2011). Kun viheralueiden saavutettavuutta tarkastellaan taajamien mittakaavassa, kaikissa taajamatyypeissä jopa yli puolet väestöstä asuu alle 100 metrin päässä virkistykseen soveltuvasta alueesta, ja yli 300 metrin päässä asuu enimmilläänkin vain noin 10 % asukkaista. Etäisyydet ovat pisimpiä kaupunkiseutujen keskustaajamissa, ja Helsingin keskustaajamassa yli 300 metrin etäisyydellä asuvien osuus on seuduista suurin. Kaikissa kaupunkiseututaajamissa yhteensä noin 60 % asukkaista asuu enintään 100 metrin etäisyydellä lähivirkistysalueesta.

### 10.3 Arvio tulevasta kehityksestä

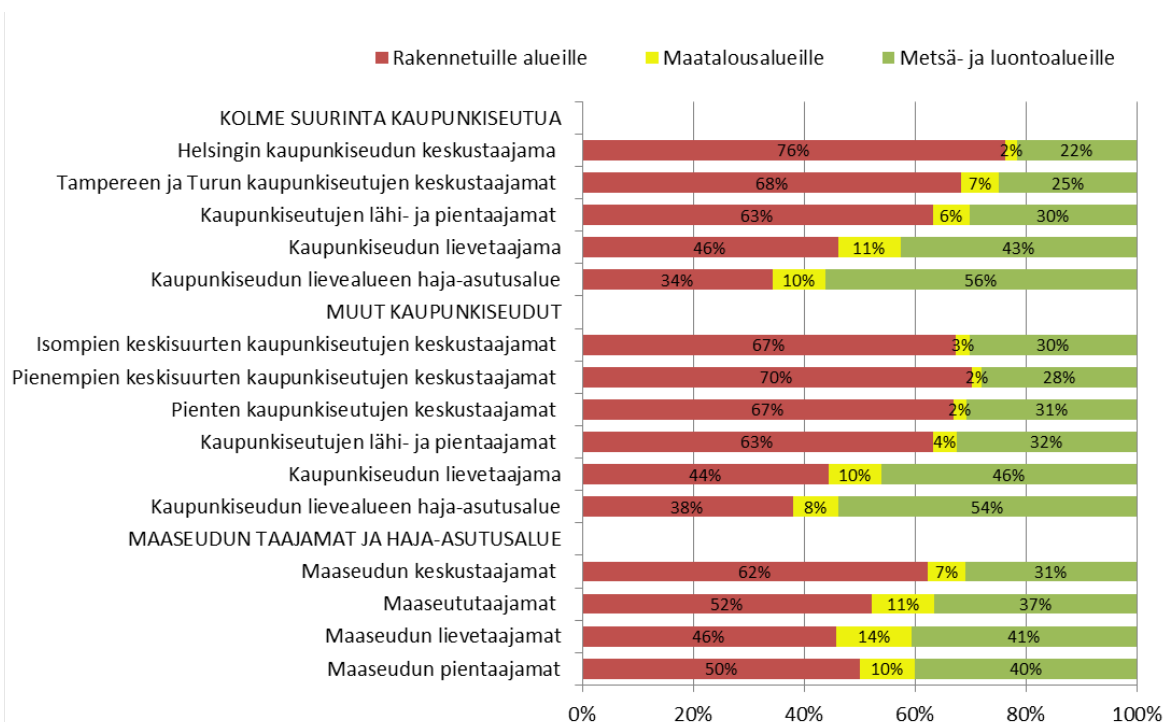
Tällä vuosikymmenellä kaupunkirakenteen tiivistyminen on voimistunut kaupunkiseuduilla. Myös taloudellisen taantuman takia pientalotuotanto on pysähtynyt, ja kaupungit kasvavat erityisesti täydennysrakentamalla taajaman sisään. Aluerakenteen keskittyessä ja maahanmuuton seurauksena väestö keskittyy yhä enemmän suurille kaupunkiseuduille. Tämä asettaa rakentamispaineita myös aiemmin taajaman viheralueverkoston osana toimineille alueille näillä seuduilla. Toisaalta suurissa kaupungeissa on usein paljon mahdollisuuksia eheyttää kaupunkirakennetta laajamittaisesti jo aiemmin rakennetuille alueille. Tällaisia potentiaalisia täydennysrakentamiskohteita ovat esimerkiksi käytöstä poistuneet satama- tai teollisuusalueet sekä tyhjentyneet toimitilat ja varastoalueet, jotka ovat hyvin saavutettavissa. Tiiviiden alueiden rakentamisessa on tärkeää huomioida saavutettavuus viheralueille. Mahdollisuuksien mukaan tulisi luoda uutta viherrakennetta aiemmin rakennetuille alueille esimerkiksi viherkattojen, -seinien, puiden ja puistojen ja paikallisten hulevesirakenteiden avulla. Tulevaisuudessa on erityisen tärkeää säilyttää ja/tai muodostaa toimiva viheralueverkosto, ja tunnistaa viherrakenteen tärkeimmät alueet sekä seudullisessa että paikallisessa mittakaavassa, jotta ne voidaan jättää rakentamisen ulkopuolelle.

### 10.4 Muutosten seuraukset

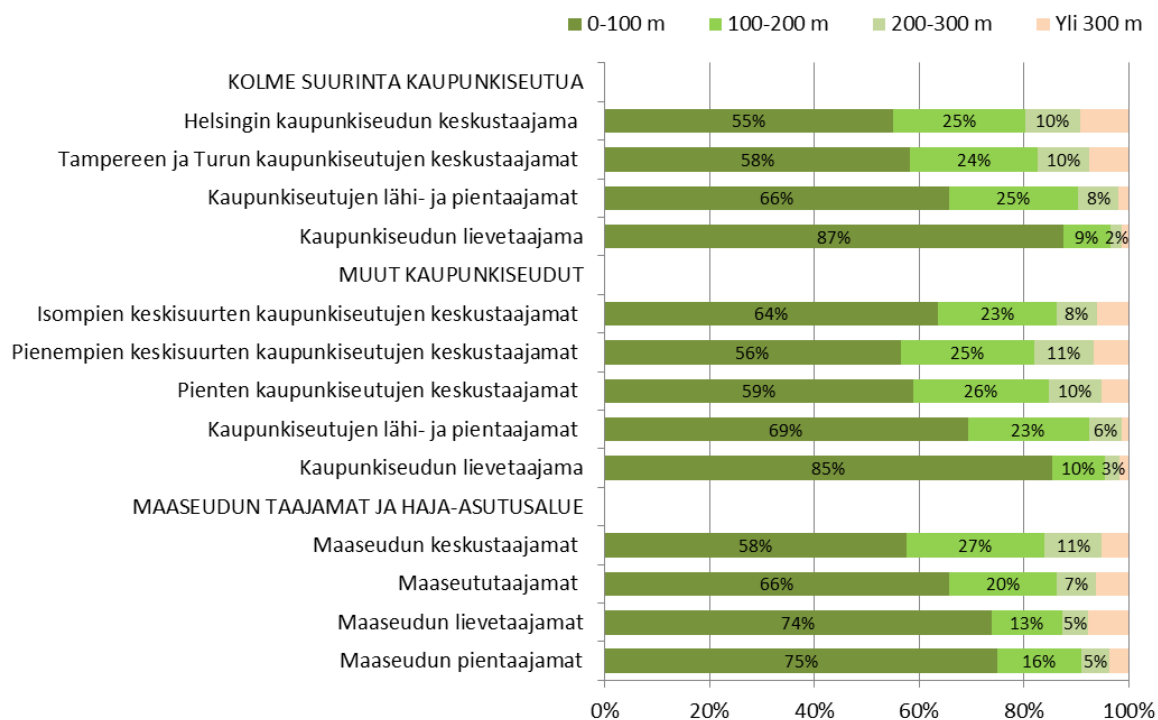
Liiallinen viheralueille suuntautuva täydennysrakentaminen voi aiheuttaa monia ongelmia kaupunkirakenteessa, kun kaupunkiluonnon ihmisille ja yhteiskunnille tarjoamat hyödyt heikkenevät. Toimivan viheralueverkoston säilyminen myös tiiviillä ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on keskeistä, sillä jos kaupunkirakenne koetaan lähivirkistysalueiden heikon saavutettavuuden myötä heikoksi asuinympäristöksi, vaarana on, että kasvu suuntautuu kaupunkiseutujen kehysalueille hajauttaen yhdyskuntarakennetta. Pahimmillaan yhdyskuntarakeen hajautuminen pirstoo hiljalleen suuria, seudullisesti merkittäviä viheralueita ja -yhteyksiä, jolloin myös viherrakenteen pinta-ala vähenee pitkällä aikavälillä merkittävästi (Pauleit ym. 2005).



Kuva 52. Rakentamattoman maan osuus taajamissa. Maankäyttötiedot ovat vuodelta 2011. Kaupunkiseutujen keskustaajamassa rakentamatonta maata on keskimäärin hieman alle 40 %. Lähi- ja pientaajamissa osuus on hieman suurempi. Lähde: YKR/SYKE ja TK ja Corine Land Cover 2012.



Kuva 53. Vuosina 2012–2015 valmistuneiden rakennusten sijoittuminen aiemmin rakennetuille alueille, maatalousalueille sekä metsä- ja muille luontoalueille. Aiempi maankäyttö vastaa rakennetun alueen osalta vuoden 2011 tilannetta. Rakennusten viemä maa-ala on määritetty rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan. Suurin osa uudesta rakentamisesta sijoittuu aiemmin rakennetuille alueille tai niiden välittömään yhteyteen. Ainoastaan lievettaajamissa ja haja-asutusalueella uudisrakentaminen sijoittuu suurimmalta osin metsä- ja peltoalueelle. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Corine Land Cover 2012.



Kuva 54. Lähivirkistysalueiden saavutettavuus. Asutuksen sijoittuminen eri etäisyyksille vähintään 1,5 hehtaarin kokoisesta virkistykseen soveltuvasta alueesta. Väestötiedot ovat vuodelta 2015 ja virkistysalueet vuodelta 2012. Lähivirkistysalueiden saavutettavuus on hyvä myös suurimmilla kaupunkiseuduilla. Kaikissa kaupunkiseututaajamissa yhteensä noin 60 % asukkaista asuu enintään 100 metrin etäisyydellä lähivirkistysalueesta. Lähde: YKR/SYKE ja TK, VTJ/VRK 7/2017 ja Corine Land Cover 2012.

## 11 Yhteenveto

Katsauksen teemoista voidaan tehdä seuraavia päähavaintoja:

Teema	Keskeisimmät havainnot
Väestönkehitys erilaisissa yhdyskunnissa	Alueiden erilaistuminen jatkuu. Kasvu painottuu suurimpien kaupunkiseutujen keskus- taajamiin ja lähitaajamiin.
Taajama-alueiden ja - asutuksen kehitys	Kaupunkiseutujen lievettaajama on vienyt paljon maa-aluetta, mutta sen osuus asutuk- sesta alenee. Asemakaava-aluetta vastaavan tiheän taajaman täydennysrakentaminen on merkittävää monilla seuduilla. Jo tiiviisti rakennetuilla seuduilla uusi rakentaminen on suuntautunut paljon myös uudelle tiheän taajaman alueelle.
Yhdyskuntien tiiviys ja infrastruktuuri	Tiiviydellä on huomattava vaikutus tarvittavan infrastruktuurin pituuteen. Aluetehok- kuus on kasvanut kaikilla kaupunkiseuduilla ja myös asukastiheys on kääntynyt kasvuun muutamilla suurimmilla kaupunkiseuduilla. Tiiviiden asuinalueiden (aluetehokkuus >0,1) rakennuskannan osuus kaupunkiseudun kerroslasta on pysynyt samalla tasolla tai kasva- nut viime vuosina.
Palvelujen saavutetta- vuus	Palveluverkon kattavuus ja palvelujen saavutettavuus on säilynyt kaupunkiseuduilla melko vakaana tai heikentynyt hieman. Maaseudulla heikentyminen on ollut merkittä- vää. Alakoulujen saavutettavuus on heikentynyt enemmän kuin päivittäistavarakauppo- jen. Uusi asuntorakentaminen on sijoittunut kauemmas kaupan palveluista kuin olemas- sa oleva asutus, mutta viime vuosina ero on kaventunut.
Keskustojen asema yhdyskuntarakenteessa	Keskustat ovat tiivistyneet ja vahvistaneet asemaansa asumisessa. Keskustojen työpaik- kamäärä on säilynyt entisellä tasolla, mutta osuus kaupunkiseudun työpaikoista on pie- nentynyt. Erityisesti vähittäiskaupan palvelut ovat siirtyneet keskustoista niiden ulkopuo- lisille kaupan alueille.
Liikkumismahdollisuuksien monipuolisuus ja edellytykset kestävyys kestäville kulkutavoille	Yhdyskuntarakenne on kehittynyt pitkään autoriippuvaiseen suuntaan. Väestö, työpaikat ja palvelut ovat sijoittuneet aiempaa enemmän autovyöhykkeelle. 2010-luvulla aiempi kehitys on kuitenkin pysähtynyt, ja jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeen merkitys on kääntynyt loivaan kasvuun monilla kaupunkiseuduilla.
Arkiliikkumisen suju- vuus	Työmatkojen keskipituus on kasvanut, ja mahdollisuudet tehdä työmatka jalkaisin, pyö- rällä tai joukkoliikenteellä ovat heikentyneet kaikilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla. Arki on muuttunut aiempaa autoriippuvaisemmaksi, mitä kuvaa myös vähintään kahden auton asuntokuntien osuuden kasvu. Työmatkojen pidentyminen on kuitenkin hidasta- nut tai pysähtynyt useilla kaupunkiseuduilla viime vuosina.
Taajamien viherrakenne ja virkistykseen sopivien alueiden saavutetta- vuus	Tiheän taajaman alueella rakentamatonta maata on noin 40 prosenttia. Kaupunkiseutu- jen uudisrakentamisesta yli kaksi kolmasosaa sijoittuu jo rakennetuille alueille tai niiden välittömään yhteyteen. Virkistysalueiden saavutettavuus on varsin hyvä kaupunkiseu- duilla ja maaseudun taajamissa. 60 prosentilla kaupunkiseutujen asukkaista lähin virkis- tykseen soveltuva alue on alle 100 metrin etäisyydellä.

## LÄHTEET

- Hanski I., von Hertzen L., Fyhrquist N., Koskinen K., Torppa K., Laatikainen T., Karisola P., Auvinen P., Paulin L., Mäkelä M. J., Vartiainen E., Kosunen T. U., Alenius H. & Haahtela T. (2012). Environmental biodiversity, human microbiota, and allergy are interrelated. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)* 109:21, 8334–8339.
- Helminen V., Tiitu M., Nurmio K. & Ristimäki M. (2016). Suomen taajamarakenne - Taajamien seututason luokittelu. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2016. . Suomen ympäristökeskus, Helsinki. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/166235>
- Nurmio K., Rehunen A., Antikainen J., Laasonen V., Helminen V., Vartiainen P., Soininvaara I. (2017). Toiminnalliset alueet ja kasvuyöhykkeet Suomessa. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 50/2017. [http://tietokayttoon.fi/documents/10616/3866814/50\\_2017\\_Toiminnalliset+alueet+ja+kasvuy%C3%B6hykkeet+Suomessa.pdf/7adfe0f3-fa42-4508-8efc-9092abea7192?version=1.0](http://tietokayttoon.fi/documents/10616/3866814/50_2017_Toiminnalliset+alueet+ja+kasvuy%C3%B6hykkeet+Suomessa.pdf/7adfe0f3-fa42-4508-8efc-9092abea7192?version=1.0)
- Pauleit S., Ennos R. & Golding Y. (2005). Modeling the environmental impacts of urban land use and land cover change – a study in Merseyside, UK. *Landscape and Urban Planning* 71: 295–310.
- Rehunen A., Helminen V., Kosonen P., Viinikka A., Ahonen O., Käyhkö H. (2014). Keskusta-alueet ja vähittäiskauppa kaupunkiseuduilla. Ympäristöministeriön raportteja 8/2014. Ympäristöministeriö, Helsinki. <http://hdl.handle.net/10138/44971>
- Ristimäki, M., Tiitu, M., Helminen, V., Nieminen, H., Rosengren, K., Vihanninjoki, V., Rehunen, A., Strandell, A., Kotilainen, A., Kosonen, L., Kalenoja, H., Nieminen, J., Niskanen, S., Söderström, P. (2017). Yhdyskuntarakenteen tulevaisuus kaupunkiseuduilla - Kaupunkikudokset ja vyöhykkeet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 4/2017. Suomen ympäristökeskus, Helsinki. <http://hdl.handle.net/10138/176782>
- Strandell, A. (2017). Asukasbarometri 2016 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 19/2017. Suomen ympäristökeskus, Helsinki. <http://hdl.handle.net/10138/193009>
- Suomen virallinen tilasto (SVT) (2018). Väestöennuste. Tilastokeskus, Helsinki. <http://www.stat.fi/til/vaenn/tau.html>
- Söderman T. & Saarela S.-R. (toim.) (2011). Kestävät kaupunkiseudut - Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi. Suomen ympäristö 25/2011. <http://hdl.handle.net/10138/37038>
- Tiitu M. (2014). Rakennetun alueen laajeneminen Suomen kaupunkiseuduilla - Kehitys vuosina 2000–2012. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 30/2014. Suomen ympäristökeskus, Helsinki. <http://hdl.handle.net/10138/135979>
- ViherKARA-verkosto (2014). Kaupunkiseutujen vihreän infrastruktuurin käsitteitä. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 39/2013. Suomen ympäristökeskus, Helsinki. <http://hdl.handle.net/10138/42483>
- Ympäristöministeriö (2013). Kaavan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen. Opas arviointiin (2013). Suomen ympäristö 13/2013, Rakennettu ympäristö. <http://hdl.handle.net/10138/42312>

## LIITTEET

Liitetaulukko 1. Väestönmuutos kaupunkiseuduittain 1990–2015 ja Tilastokeskuksen väestöennusteen perustuva ennuste 2015–2040.

Kaupunkiseutu lie- vealueineen	Vuonna 1990	Vuonna 2015	Vuonna 2040	Muutos 1990- 2015	Muutos 2015- 2040	Suht. muutos 1990- 2015	Suht. muutos 2015- 2040
Helsinki	985 241	1 327 984	1 635 909	342 743	307 925	35 %	23 %
Tampere	255 573	348 469	414 652	92 896	66 183	36 %	19 %
Turku	258 531	312 436	350 965	53 905	38 529	21 %	12 %
Lahti	124 015	136 927	145 262	12 912	8 335	10 %	6 %
Oulu	138 926	212 102	262 924	73 176	50 822	53 %	24 %
Jyväskylä	105 699	142 456	163 117	36 757	20 661	35 %	15 %
Pori	101 961	100 663	100 314	-1 298	-349	-1 %	0 %
Kuopio	79 088	95 194	111 755	16 106	16 561	20 %	17 %
Kotka-Hamina	78 855	75 811	73 891	-3 044	-1 920	-4 %	-3 %
Hyvinkää-Riihimäki	70 622	83 687	93 310	13 065	9 623	18 %	11 %
Vaasa	62 780	75 293	88 885	12 513	13 592	20 %	18 %
Joensuu	58 526	74 960	89 226	16 434	14 266	28 %	19 %
Lappeenranta	62 507	69 769	74 161	7 262	4 392	12 %	6 %
Kouvola	64 341	62 115	60 254	-2 226	-1 861	-3 %	-3 %
Rovaniemi	44 787	54 759	61 630	9 972	6 871	22 %	13 %
Hämeenlinna	59 511	69 370	76 585	9 859	7 215	17 %	10 %
Seinäjoki	37 776	54 409	69 137	16 633	14 728	44 %	27 %
Kemi-Tornio	53 342	49 177	47 156	-4 165	-2 021	-8 %	-4 %
Mikkeli	37 603	40 059	42 015	2 456	1 956	7 %	5 %
Porvoo	36 979	43 463	46 793	6 484	3 330	18 %	8 %
Rauma	41 097	38 948	39 290	-2 149	342	-5 %	1 %
Kokkola	34 706	39 576	44 142	4 870	4 566	14 %	12 %
Lohja	34 532	39 454	42 577	4 922	3 123	14 %	8 %
Kajaani	34 010	32 844	32 044	-1 166	-800	-3 %	-2 %
Imatra	39 717	33 485	29 883	-6 232	-3 602	-16 %	-11 %
Salo	30 527	36 299	36 347	5 772	48	19 %	0 %
Savonlinna	25 857	23 829	22 392	-2 028	-1 437	-8 %	-6 %
Forssa	27 020	25 578	24 612	-1 442	-966	-5 %	-4 %
Varkaus	26 566	22 240	18 852	-4 326	-3 388	-16 %	-15 %
Pietarsaari	24 916	26 158	28 214	1 242	2 056	5 %	8 %
Raahe	22 503	21 049	19 927	-1 454	-1 122	-6 %	-5 %
Valkeakoski	20 393	20 165	21 250	-228	1 085	-1 %	5 %
Iisalmi	20 043	18 950	18 954	-1 093	4	-5 %	0 %
Heinola	19 974	17 844	16 130	-2 130	-1 714	-11 %	-10 %



Liitetaulukko 2. Asemakaavoitettua aluetta vastaavan tiheän taajama-alueen täydennysrakentaminen kaupunkiseuduilla: Jo olemassa olevalle tiheän taajaman alueelle sijoittuva osuus uusista tiheälle taajama-alueelle sijoittuvista asunnoista viisivuosittain 2000–2015.

Kaupunkiseutu	Lukumäärä vuosina 2001-2005	Lukumäärä vuosina 2006-2010	Lukumäärä vuosina 2011-2015	Osuus vuosina 2001-2005	Osuus vuosina 2006-2010	Osuus vuosina 2011-2015
Helsinki	40 228	28 857	45 034	86 %	87 %	93 %
Tampere	13 002	10 530	10 335	91 %	89 %	82 %
Turku	5 952	5 489	6 642	88 %	85 %	91 %
Lahti	2 738	3 276	3 940	91 %	88 %	93 %
Oulu	6 989	7 089	7 506	64 %	76 %	82 %
Jyväskylä	5 216	3 984	5 107	86 %	85 %	90 %
Pori	2 186	2 014	2 032	96 %	95 %	96 %
Kuopio	2 011	1 625	2 968	81 %	66 %	75 %
Kotka-Hamina	1 112	1 496	899	79 %	96 %	94 %
Hyvinkää-Riihimäki	1 953	1 934	1 792	82 %	87 %	91 %
Vaasa	1 492	1 632	1 760	88 %	87 %	85 %
Joensuu	1 462	1 672	3 121	83 %	73 %	86 %
Lappeenranta	1 739	1 180	1 280	82 %	74 %	89 %
Kouvola	818	899	763	91 %	93 %	98 %
Rovaniemi	1 052	1 626	1 938	96 %	86 %	91 %
Hämeenlinna	1 621	1 956	1 427	90 %	84 %	85 %
Seinäjoki	2 140	1 965	2 404	84 %	78 %	79 %
Kemi-Tornio	684	934	641	92 %	94 %	96 %
Mikkeli	498	586	837	72 %	79 %	78 %
Porvoo	1 017	819	772	85 %	91 %	91 %
Rauma	465	513	415	91 %	85 %	92 %
Kokkola	697	886	703	86 %	83 %	73 %
Lohja	929	882	600	84 %	91 %	89 %
Kajaani	491	382	371	95 %	97 %	93 %
Imatra	426	442	335	90 %	94 %	94 %
Salo	863	761	309	81 %	74 %	94 %
Savonlinna	235	360	259	71 %	97 %	94 %
Forssa	220	366	309	85 %	91 %	100 %
Varkaus	227	149	79	97 %	96 %	93 %
Pietarsaari	320	330	292	85 %	90 %	85 %
Raahe	300	363	394	85 %	98 %	93 %
Valkeakoski	173	209	290	84 %	78 %	92 %
Iisalmi	162	271	306	85 %	94 %	94 %
Heinola	234	328	171	85 %	98 %	100 %

Liitetaulukko 3. Suunnittelemtoman asutuksen ja asuntorakentamisen osuus kaupunkiseuduittain. Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus kaupunkiseudun uusista asunnoista viisivuosittain vuosina 2000–2015.

Kaupunkiseutu lievealueineen	Lukumäärä vuosina 2001-2005	Lukumäärä vuosina 2006-2010	Lukumäärä vuosina 2011-2015	Osuus vuosina 2001-2005	Osuus vuosina 2006-2010	Osuus vuosina 2011-2015
Helsinki	2453	2142	1262	5 %	6 %	2 %
Tampere	1196	1095	621	8 %	8 %	4 %
Turku	1175	1187	823	15 %	15 %	9 %
Lahti	484	399	341	14 %	10 %	7 %
Oulu	982	782	525	8 %	8 %	4 %
Jyväskylä	543	497	345	8 %	10 %	5 %
Pori	225	235	134	9 %	10 %	5 %
Kuopio	165	176	114	6 %	7 %	2 %
Kotka-Hamina	189	225	122	12 %	13 %	9 %
Hyvinkää-Riihimäki	341	354	261	12 %	14 %	10 %
Vaasa	284	331	257	14 %	15 %	9 %
Joensuu	524	434	404	23 %	16 %	9 %
Lappeenranta	215	253	189	9 %	14 %	10 %
Kouvola	172	189	87	16 %	16 %	9 %
Rovaniemi	312	296	99	22 %	13 %	4 %
Hämeenlinna	215	317	160	11 %	12 %	7 %
Seinäjoki	228	211	233	8 %	8 %	6 %
Kemi-Tornio	178	240	162	19 %	19 %	18 %
Mikkeli	179	128	91	21 %	15 %	7 %
Porvoo	206	251	135	15 %	22 %	12 %
Rauma	162	178	87	24 %	23 %	13 %
Kokkola	108	143	114	12 %	12 %	9 %
Lohja	252	269	117	19 %	22 %	13 %
Kajaani	67	130	63	11 %	25 %	12 %
Imatra	80	105	51	14 %	18 %	10 %
Salo	200	210	115	16 %	17 %	20 %
Savonlinna	54	43	26	14 %	10 %	7 %
Forssa	155	124	75	38 %	24 %	16 %
Varkaus	104	88	32	31 %	36 %	25 %
Pietarsaari	148	164	139	28 %	31 %	25 %
Raahe	85	110	117	19 %	23 %	18 %
Valkeakoski	87	123	90	30 %	31 %	17 %
Iisalmi	75	95	88	28 %	25 %	20 %
Heinola	60	82	43	18 %	20 %	17 %

Liitetaulukko 4. Asukastiheys (as./km<sup>2</sup>) tiheän taajaman alueella kaupunkiseuduittain.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2015	Muutos 2000-2005	Muutos 2005-2010	Muutos 2010-2015
Helsinki	2 277	2 206	2 220	2 302	-71	14	82
Tampere	1 593	1 572	1 572	1 575	-21	0	2
Turku	1 457	1 346	1 273	1 266	-111	-73	-6
Lahti	1 365	1 289	1 240	1 204	-75	-49	-37
Oulu	1 337	1 299	1 277	1 272	-38	-22	-4
Jyväskylä	1 371	1 376	1 336	1 347	5	-41	11
Pori	1 052	1 001	968	944	-52	-33	-24
Kuopio	1 967	1 850	1 728	1 735	-117	-122	7
Kotka-Hamina	1 089	980	943	914	-110	-37	-29
Hyvinkää-Riihimäki	1 423	1 323	1 301	1 245	-99	-22	-56
Vaasa	1 391	1 303	1 243	1 248	-88	-60	6
Joensuu	1 336	1 253	1 197	1 163	-83	-56	-34
Lappeenranta	1 224	1 152	1 089	1 062	-72	-63	-27
Kouvola	1 039	995	952	910	-44	-43	-42
Rovaniemi	1 300	1 271	1 206	1 161	-29	-66	-45
Hämeenlinna	1 185	1 137	1 117	1 081	-48	-20	-36
Seinäjoki	1 066	1 054	1 060	1 061	-12	7	0
Kemi-Tornio	1 056	992	955	912	-65	-37	-43
Mikkeli	1 318	1 228	1 189	1 150	-90	-38	-40
Porvoo	1 297	1 330	1 235	1 214	34	-96	-20
Rauma	1 079	1 032	931	912	-48	-101	-18
Kokkola	1 115	1 033	1 033	1 012	-82	0	-21
Lohja	1 028	987	980	940	-42	-7	-40
Kajaani	1 372	1 318	1 289	1 256	-54	-29	-33
Imatra	838	792	740	682	-45	-52	-58
Salo	1 098	1 044	1 004	954	-53	-40	-50
Savonlinna	1 355	1 262	1 206	1 143	-93	-56	-63
Forssa	1 013	910	861	809	-103	-49	-52
Varkaus	1 059	987	902	839	-72	-85	-63
Pietarsaari	973	888	857	818	-85	-31	-39
Raahe	845	768	727	683	-77	-41	-44
Valkeakoski	1 162	1 083	1 075	1 043	-79	-8	-32
Iisalmi	1 234	1 133	1 063	1 004	-101	-70	-58
Heinola	1 102	1 039	998	956	-63	-41	-42

Liitetaulukko 5. Työpaikkatiheys (työpaikkoja/km<sup>2</sup>) tiheän taajaman alueella kaupunkiseuduittain.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2012	Vuonna 2015	Muutos 2000- 2005	Muutos 2005- 2010	Muutos 2010- 2015
Helsinki	1 238	1 152	1 145	1 167	1 113	-87	-7	-32
Tampere	704	705	694	707	664	1	-11	-30
Turku	647	595	557	573	532	-53	-37	-25
Lahti	589	526	502	506	470	-63	-24	-31
Oulu	617	563	549	544	523	-53	-14	-27
Jyväskylä	602	603	590	604	570	1	-13	-20
Pori	439	434	421	428	393	-4	-14	-28
Kuopio	858	811	790	832	789	-47	-21	-1
Kotka-Hamina	399	397	384	379	343	-2	-13	-41
Hyvinkää-Riihimäki	537	475	490	497	466	-62	15	-24
Vaasa	704	660	700	712	676	-44	40	-24
Joensuu	566	568	528	529	512	2	-40	-16
Lappeenranta	513	476	465	474	446	-37	-10	-19
Kouvola	423	393	379	380	355	-30	-14	-24
Rovaniemi	508	528	515	498	473	20	-13	-41
Hämeenlinna	476	475	494	495	442	-1	18	-52
Seinäjoki	487	483	513	531	332	-16	-1	-22
Kemi-Tornio	370	355	354	355	505	-4	31	-8
Mikkeli	519	509	487	556	534	-10	-22	47
Porvoo	543	490	478	474	455	-53	-11	-23
Rauma	506	470	457	440	395	-36	-13	-62
Kokkola	457	413	505	484	475	-44	92	-30
Lohja	384	403	359	339	334	19	-44	-25
Kajaani	528	525	543	534	500	-3	18	-43
Imatra	343	288	251	254	225	-55	-37	-27
Salo	684	613	531	454	389	-71	-82	-142
Savonlinna	516	484	461	478	449	-32	-23	-12
Forssa	486	428	381	379	366	-58	-48	-15
Varkaus	442	428	360	357	326	-14	-68	-35
Pietarsaari	501	404	395	426	437	-96	-10	42
Raahe	470	268	395	389	363	-202	127	-32
Valkeakoski	553	493	433	416	354	-60	-60	-80
Iisalmi	535	519	525	516	483	-16	6	-42
Heinola	341	308	293	296	259	-33	-15	-33

Liitetaulukko 6. Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä päivittäistavarakaupasta sijaitsevan väestön osuus kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2008	Vuonna 2012	Vuonna 2014	Vuonna 2016	Muutos 2000-2008	Muutos 2008-2016
Helsinki	65,0 %	66,4 %	67,1 %	66,8 %	66,8 %	1,5 %	0,4 %
Tampere	53,8 %	58,7 %	59,5 %	58,9 %	60,1 %	4,9 %	1,4 %
Turku	58,9 %	57,5 %	57,0 %	56,6 %	56,6 %	-1,4 %	-0,9 %
Lahti	55,4 %	59,0 %	58,3 %	56,4 %	53,2 %	3,6 %	-5,7 %
Oulu	52,6 %	51,2 %	53,2 %	53,7 %	53,0 %	-1,4 %	1,8 %
Jyväskylä	50,2 %	54,4 %	54,1 %	52,7 %	53,0 %	4,2 %	-1,4 %
Pori	52,3 %	54,6 %	52,8 %	52,4 %	48,4 %	2,3 %	-6,2 %
Kuopio	62,8 %	64,8 %	64,0 %	63,5 %	63,0 %	2,0 %	-1,8 %
Kotka-Hamina	56,8 %	51,8 %	50,8 %	52,0 %	52,7 %	-5,0 %	0,9 %
Hyvinkää-Riihimäki	60,4 %	58,8 %	57,4 %	57,3 %	56,4 %	-1,7 %	-2,4 %
Vaasa	63,2 %	60,8 %	61,4 %	62,9 %	60,9 %	-2,4 %	0,1 %
Joensuu	57,5 %	55,1 %	56,4 %	54,7 %	55,7 %	-2,4 %	0,7 %
Lappeenranta	47,7 %	46,5 %	47,7 %	45,7 %	46,2 %	-1,2 %	-0,3 %
Kouvola	51,3 %	43,3 %	39,9 %	42,8 %	42,0 %	-8,0 %	-1,2 %
Rovaniemi	55,3 %	57,5 %	56,4 %	60,4 %	59,5 %	2,2 %	2,0 %
Hämeenlinna	52,8 %	47,0 %	45,7 %	46,9 %	46,1 %	-5,8 %	-0,9 %
Seinäjoki	38,3 %	39,6 %	42,9 %	44,4 %	45,0 %	1,3 %	5,4 %
Kemi-Tornio	51,4 %	46,7 %	48,4 %	48,0 %	48,0 %	-4,7 %	1,3 %
Mikkeli	55,1 %	61,9 %	56,1 %	55,1 %	55,2 %	6,8 %	-6,7 %
Porvoo	56,9 %	58,0 %	50,6 %	49,8 %	48,3 %	1,1 %	-9,8 %
Rauma	56,2 %	41,4 %	41,1 %	40,5 %	41,1 %	-14,8 %	-0,3 %
Kokkola	54,8 %	45,7 %	44,6 %	47,1 %	45,9 %	-9,1 %	0,3 %
Lohja	48,1 %	43,1 %	40,8 %	41,5 %	39,8 %	-5,0 %	-3,3 %
Kajaani	60,8 %	61,7 %	62,1 %	63,8 %	53,3 %	0,8 %	-8,4 %
Imatra	50,2 %	46,6 %	46,9 %	45,9 %	47,7 %	-3,6 %	1,1 %
Salo	43,0 %	39,0 %	41,5 %	42,7 %	42,2 %	-4,0 %	3,2 %
Savonlinna	60,0 %	56,0 %	53,5 %	53,8 %	50,2 %	-4,0 %	-5,8 %
Forssa	56,1 %	48,3 %	48,1 %	47,8 %	47,9 %	-7,7 %	-0,4 %
Varkaus	50,7 %	47,3 %	47,8 %	49,6 %	45,3 %	-3,4 %	-2,0 %
Pietarsaari	43,4 %	42,5 %	48,7 %	48,6 %	48,0 %	-0,9 %	5,5 %
Raahe	40,7 %	36,3 %	38,8 %	38,8 %	35,6 %	-4,4 %	-0,7 %
Valkeakoski	67,1 %	62,1 %	60,1 %	54,8 %	55,1 %	-4,9 %	-7,0 %
Iisalmi	56,2 %	60,1 %	64,0 %	63,7 %	61,4 %	3,9 %	1,3 %
Heinola	47,8 %	45,5 %	46,5 %	44,8 %	45,1 %	-2,4 %	-0,4 %

Liitetaulukko 7. Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä päivittäistavarakaupasta sijoittuvien tiheän taajaman uusien asuntojen osuus valmistumisvuoden mukaan

Kaupunkiseutu	Osuus vuosina 2000-2002	Osuus vuosina 2003-2005	Osuus vuosina 2006-2008	Osuus vuosina 2009-2011	Osuus vuosina 2012-2014	Osuus vuosina 2015-2017
Helsinki	57,7 %	54,1 %	51,5 %	54,5 %	57,6 %	55,9 %
Tampere	54,1 %	47,1 %	47,6 %	42,9 %	43,8 %	54,3 %
Turku	42,6 %	33,6 %	35,6 %	31,3 %	35,9 %	45,5 %
Lahti	45,8 %	38,6 %	43,9 %	45,2 %	51,9 %	42,1 %
Oulu	49,2 %	44,1 %	39,1 %	45,7 %	45,6 %	37,9 %
Jyväskylä	46,3 %	44,4 %	36,1 %	35,2 %	44,9 %	47,4 %
Pori	46,0 %	46,4 %	42,6 %	39,4 %	51,2 %	51,0 %
Kuopio	64,9 %	49,7 %	32,1 %	36,7 %	51,8 %	52,0 %
Kotka-Hamina	44,1 %	41,7 %	42,3 %	39,8 %	42,6 %	41,8 %
Hyvinkää-Riihimäki	43,3 %	33,6 %	34,6 %	24,6 %	42,9 %	32,7 %
Vaasa	62,8 %	32,2 %	47,4 %	41,5 %	37,6 %	56,9 %
Joensuu	40,4 %	30,2 %	36,2 %	37,7 %	36,5 %	52,7 %
Lappeenranta	38,5 %	29,1 %	24,3 %	20,4 %	29,3 %	57,5 %
Kouvola	30,5 %	18,8 %	24,3 %	26,8 %	40,2 %	44,0 %
Rovaniemi	60,0 %	39,2 %	43,4 %	49,4 %	55,1 %	61,6 %
Hämeenlinna	42,7 %	30,6 %	24,7 %	30,5 %	30,6 %	36,5 %
Kemi-Tornio	47,2 %	28,3 %	37,3 %	30,1 %	41,5 %	47,2 %
Seinäjoki	37,2 %	41,8 %	33,0 %	22,7 %	34,2 %	41,0 %
Mikkeli	31,4 %	22,1 %	23,9 %	22,2 %	28,3 %	38,2 %
Porvoo	36,1 %	24,9 %	20,3 %	23,2 %	32,2 %	24,2 %
Rauma	27,9 %	39,5 %	29,1 %	23,6 %	33,9 %	8,4 %
Kokkola	35,8 %	21,9 %	26,5 %	17,1 %	24,7 %	26,3 %
Lohja	40,7 %	24,5 %	30,6 %	14,2 %	32,1 %	53,5 %
Kajaani	28,6 %	34,4 %	23,4 %	26,7 %	44,9 %	40,7 %
Imatra	55,6 %	41,5 %	22,8 %	36,0 %	56,1 %	52,2 %
Salo	24,4 %	18,7 %	13,3 %	14,6 %	29,7 %	48,8 %
Savonlinna	43,9 %	29,9 %	60,0 %	44,9 %	66,9 %	51,9 %
Forssa	23,7 %	24,6 %	26,9 %	49,9 %	53,7 %	39,4 %
Varkaus	25,2 %	30,7 %	28,2 %	47,5 %	49,0 %	66,7 %
Pietarsaari	38,6 %	28,9 %	33,1 %	16,3 %	30,7 %	44,4 %
Raahe	25,5 %	24,3 %	26,6 %	21,2 %	21,6 %	17,9 %
Valkeakoski	37,7 %	36,7 %	48,7 %	14,6 %	38,4 %	73,7 %
Iisalmi	37,4 %	34,2 %	44,0 %	40,7 %	36,9 %	22,9 %
Heinola	21,2 %	22,4 %	32,2 %	11,9 %	20,3 %	58,9 %

Liitetaulukko 8. Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä alakoulusta asuvien 7–12-vuotiaiden osuus kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2015	Muutos 2000- 2005	Muutos 2005- 2010	Muutos 2010- 2015
Helsinki	53,4 %	51,8 %	51,0 %	49,6 %	-1,6 %	-0,8 %	-1,4 %
Tampere	42,2 %	38,4 %	35,6 %	34,4 %	-3,8 %	-2,8 %	-1,2 %
Turku	37,3 %	36,7 %	33,3 %	31,5 %	-0,6 %	-3,4 %	-1,8 %
Lahti	33,3 %	31,4 %	27,6 %	23,6 %	-1,9 %	-3,8 %	-4,0 %
Oulu	32,5 %	30,6 %	25,7 %	25,2 %	-1,9 %	-4,9 %	-0,5 %
Jyväskylä	35,5 %	32,2 %	26,4 %	23,3 %	-3,3 %	-5,8 %	-3,1 %
Pori	28,8 %	29,6 %	25,5 %	25,9 %	0,8 %	-4,1 %	0,4 %
Kuopio	44,9 %	43,3 %	36,7 %	30,7 %	-1,6 %	-6,6 %	-6,0 %
Kotka-Hamina	40,9 %	40,2 %	36,3 %	33,5 %	-0,7 %	-3,9 %	-2,8 %
Hyvinkää-Riihimäki	41,8 %	37,8 %	37,4 %	33,8 %	-4,0 %	-0,4 %	-3,6 %
Vaasa	44,7 %	38,7 %	39,8 %	37,9 %	-6,0 %	1,1 %	-1,9 %
Joensuu	34,5 %	34,8 %	28,6 %	24,8 %	0,3 %	-6,2 %	-3,8 %
Lappeenranta	28,8 %	28,5 %	29,1 %	22,4 %	-0,3 %	0,6 %	-6,7 %
Kouvola	31,2 %	30,0 %	29,2 %	24,6 %	-1,2 %	-0,8 %	-4,6 %
Rovaniemi	25,8 %	27,2 %	25,2 %	24,2 %	1,4 %	-2,0 %	-1,0 %
Hämeenlinna	36,5 %	33,5 %	27,8 %	21,8 %	-3,0 %	-5,7 %	-6,0 %
Seinäjoki	36,3 %	36,3 %	33,6 %	29,6 %	0,0 %	-2,7 %	-4,0 %
Kemi-Tornio	32,8 %	32,9 %	29,5 %	31,9 %	0,1 %	-3,4 %	2,4 %
Mikkeli	41,4 %	39,1 %	31,1 %	27,5 %	-2,3 %	-8,0 %	-3,6 %
Porvoo	39,1 %	44,2 %	44,3 %	39,7 %	5,1 %	0,1 %	-4,6 %
Rauma	45,0 %	44,8 %	37,9 %	34,1 %	-0,2 %	-6,9 %	-3,8 %
Kokkola	41,0 %	38,3 %	31,3 %	32,1 %	-2,7 %	-7,0 %	0,8 %
Lohja	51,5 %	45,9 %	39,3 %	34,0 %	-5,6 %	-6,6 %	-5,3 %
Kajaani	31,2 %	28,8 %	26,8 %	25,6 %	-2,4 %	-2,0 %	-1,2 %
Imatra	18,6 %	19,2 %	14,5 %	13,3 %	0,6 %	-4,7 %	-1,2 %
Salo	33,5 %	30,9 %	31,7 %	30,7 %	-2,6 %	0,8 %	-1,0 %
Savonlinna	26,6 %	32,1 %	32,4 %	26,2 %	5,5 %	0,3 %	-6,2 %
Forssa	36,3 %	31,7 %	32,1 %	33,7 %	-4,6 %	0,4 %	1,6 %
Varkaus	33,5 %	30,9 %	27,7 %	22,8 %	-2,6 %	-3,2 %	-4,9 %
Pietarsaari	32,8 %	33,0 %	29,1 %	29,5 %	0,2 %	-3,9 %	0,4 %
Raahe	31,4 %	25,3 %	26,0 %	19,3 %	-6,1 %	0,7 %	-6,7 %
Valkeakoski	40,8 %	36,0 %	34,4 %	30,3 %	-4,8 %	-1,6 %	-4,1 %
Iisalmi	32,0 %	33,2 %	30,6 %	26,9 %	1,2 %	-2,6 %	-3,7 %
Heinola	32,6 %	25,9 %	27,9 %	22,6 %	-6,7 %	2,0 %	-5,3 %



Liitetaulukko 9. Vähintään 20 asukasta hehtaarilla alueilla asuvien osuus kaupunkiseututaajamien alueilla.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2013	Vuonna 2016	Muutos 2005- 2010	Muutos 2010- 2013	Muutos 2013- 2016
Helsinki	81,2 %	80,4 %	80,8 %	81,2 %	81,8 %	0,3 %	0,5 %	0,5 %
Tampere	68,0 %	67,4 %	67,5 %	67,1 %	67,8 %	0,1 %	-0,4 %	0,6 %
Turku	64,2 %	61,8 %	59,6 %	60,2 %	60,5 %	-2,2 %	0,6 %	0,3 %
Lahti	63,6 %	60,3 %	58,8 %	58,1 %	58,4 %	-1,5 %	-0,6 %	0,3 %
Oulu	58,4 %	55,6 %	54,3 %	55,8 %	55,9 %	-1,3 %	1,5 %	0,1 %
Jyväskylä	60,8 %	60,2 %	59,1 %	58,5 %	60,1 %	-1,2 %	-0,6 %	1,6 %
Pori	47,4 %	44,4 %	42,6 %	41,7 %	42,1 %	-1,9 %	-0,8 %	0,4 %
Kuopio	82,6 %	79,8 %	77,4 %	77,0 %	76,2 %	-2,4 %	-0,4 %	-0,8 %
Kotka-Hamina	49,1 %	47,4 %	47,1 %	47,1 %	46,0 %	-0,3 %	0,1 %	-1,1 %
Hyvinkää-Riihimäki	64,1 %	61,6 %	60,2 %	58,9 %	58,1 %	-1,4 %	-1,3 %	-0,8 %
Vaasa	64,3 %	60,1 %	59,2 %	59,8 %	58,3 %	-1,0 %	0,6 %	-1,5 %
Joensuu	61,2 %	57,8 %	54,9 %	53,6 %	52,7 %	-2,9 %	-1,3 %	-0,9 %
Lappeenranta	55,7 %	54,7 %	51,7 %	51,0 %	51,6 %	-3,0 %	-0,7 %	0,6 %
Kouvola	48,2 %	45,2 %	43,3 %	41,3 %	40,5 %	-1,9 %	-2,0 %	-0,8 %
Rovaniemi	50,5 %	46,3 %	44,2 %	43,8 %	45,9 %	-2,1 %	-0,4 %	2,1 %
Hämeenlinna	52,0 %	49,8 %	49,7 %	47,4 %	46,6 %	-0,1 %	-2,4 %	-0,8 %
Kemi-Tornio	40,9 %	35,8 %	32,7 %	31,8 %	31,8 %	-3,0 %	-1,0 %	0,0 %
Seinäjoki	47,5 %	43,2 %	43,3 %	43,3 %	44,6 %	0,0 %	0,0 %	1,3 %
Mikkeli	61,8 %	60,0 %	56,2 %	56,3 %	57,7 %	-3,8 %	0,1 %	1,4 %
Porvoo	60,5 %	57,7 %	56,8 %	56,1 %	56,2 %	-1,0 %	-0,6 %	0,1 %
Rauma	51,3 %	48,2 %	44,9 %	42,4 %	44,1 %	-3,2 %	-2,5 %	1,6 %
Kokkola	53,7 %	50,9 %	49,0 %	44,5 %	45,4 %	-1,8 %	-4,5 %	0,9 %
Lohja	48,4 %	46,1 %	42,4 %	41,9 %	41,5 %	-3,7 %	-0,5 %	-0,4 %
Kajaani	64,8 %	57,8 %	54,5 %	52,8 %	52,4 %	-3,3 %	-1,7 %	-0,3 %
Imatra	29,5 %	28,3 %	27,5 %	27,9 %	26,7 %	-0,8 %	0,4 %	-1,2 %
Salo	49,0 %	47,1 %	43,5 %	39,9 %	39,4 %	-3,6 %	-3,6 %	-0,5 %
Savonlinna	55,9 %	52,3 %	48,8 %	47,1 %	45,4 %	-3,5 %	-1,7 %	-1,7 %
Forssa	45,3 %	41,1 %	40,9 %	39,0 %	37,0 %	-0,3 %	-1,8 %	-2,0 %
Varkaus	48,0 %	43,5 %	42,1 %	38,4 %	35,6 %	-1,4 %	-3,7 %	-2,8 %
Pietarsaari	42,3 %	39,3 %	37,8 %	37,1 %	35,8 %	-1,5 %	-0,7 %	-1,3 %
Raahe	33,7 %	29,0 %	25,3 %	23,7 %	22,3 %	-3,7 %	-1,5 %	-1,4 %
Valkeakoski	52,6 %	48,5 %	48,3 %	45,7 %	48,3 %	-0,2 %	-2,6 %	2,7 %
Iisalmi	57,1 %	55,1 %	51,3 %	49,1 %	46,5 %	-3,8 %	-2,2 %	-2,7 %
Heinola	50,5 %	44,9 %	43,1 %	40,0 %	40,1 %	-1,8 %	-3,2 %	0,1 %

Liitetaulukko 10. Työmatkojen keskipituus kilometreinä kaupunkiseututaajajamissa. Mukana ovat myös lähi- ja lievettaajamat.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2015	Muutos 2005- 2010	Muutos 2005- 2010	Muutos 2005- 2010
Helsinki	10,4	11,1	11,3	11,4	0,7	0,2	0,1
Tampere	13,5	14,5	15,2	15,8	1,0	0,7	0,6
Turku	13,4	14,9	15,0	15,1	1,4	0,1	0,1
Lahti	11,9	13,8	15,2	16,0	2,0	1,3	0,8
Oulu	9,0	10,3	11,5	11,6	1,4	1,1	0,2
Jyväskylä	9,2	10,3	11,5	12,0	1,0	1,3	0,5
Pori	9,9	10,8	10,9	11,4	0,9	0,1	0,5
Kuopio	7,8	9,5	10,4	11,1	1,7	0,9	0,7
Kotka-Hamina	11,3	12,0	12,8	13,3	0,7	0,7	0,5
Hyvinkää-Riihimäki	17,7	20,0	19,8	20,0	2,3	-0,3	0,2
Vaasa	5,9	6,7	6,9	7,5	0,8	0,2	0,6
Joensuu	8,6	9,5	10,4	10,7	0,9	0,9	0,3
Lappeenranta	9,8	10,9	11,5	12,6	1,1	0,6	1,1
Kouvola	11,6	13,4	14,9	15,0	1,8	1,5	0,1
Rovaniemi	8,8	10,6	11,2	11,3	1,8	0,5	0,2
Hämeenlinna	14,0	16,2	16,6	17,8	2,2	0,4	1,2
Seinäjoki	9,6	11,1	11,3	10,7	0,9	0,8	0,1
Kemi-Tornio	8,9	9,8	10,6	12,2	1,5	0,2	0,9
Mikkeli	8,9	9,8	10,4	10,3	0,9	0,6	-0,1
Porvoo	16,4	18,1	18,2	18,6	1,7	0,0	0,5
Rauma	9,1	9,7	10,6	11,8	0,6	0,9	1,2
Kokkola	7,9	8,6	8,7	8,4	0,7	0,2	-0,3
Lohja	15,4	17,3	18,9	19,7	1,8	1,7	0,8
Kajaani	8,4	9,3	9,9	10,3	1,0	0,6	0,4
Imatra	9,3	10,5	11,2	11,9	1,2	0,7	0,7
Salo	9,4	11,4	13,4	17,5	2,0	2,1	4,1
Savonlinna	8,7	10,0	11,9	11,0	1,3	2,0	-0,9
Forssa	10,7	12,4	13,4	13,1	1,7	1,0	-0,3
Varkaus	7,7	8,6	11,1	12,0	0,9	2,6	0,9
Pietarsaari	5,8	6,8	7,7	7,4	1,0	0,8	-0,2
Raahe	7,2	8,0	8,6	8,6	0,7	0,7	0,0
Valkeakoski	9,9	10,9	14,0	15,9	1,0	3,1	1,9
Iisalmi	9,2	11,0	11,6	12,0	1,8	0,6	0,4
Heinola	12,1	13,9	16,0	16,1	1,7	2,2	0,1

Liitetaulukko 11. Työmatkojen keskipituus kilometreinä kaupunkiseutujen keskustaajamissa.

Kaupunkiseutu	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2015	Muutos 2000-2005	Muutos 2005-2010	Muutos 2010-2015
Helsinki	9,6	10,1	10,3	10,4	0,5	0,2	0,1
Tampere	13,2	14,2	14,9	15,4	0,9	0,7	0,5
Turku	12,9	14,1	14,3	14,4	1,2	0,2	0,0
Lahti	11,7	13,6	15,1	15,9	2,0	1,5	0,8
Oulu	7,8	8,9	10,1	10,2	1,1	1,2	0,1
Jyväskylä	8,6	9,6	10,9	11,4	1,0	1,2	0,5
Pori	8,8	9,9	10,1	10,5	1,2	0,2	0,4
Kuopio	7,4	9,1	10,1	10,8	1,8	0,9	0,7
Kotka-Hamina	11,0	11,6	12,2	12,7	0,6	0,7	0,5
Hyvinkää-Riihimäki	17,9	20,0	19,7	19,8	2,1	-0,3	0,1
Vaasa	5,4	6,2	6,4	7,0	0,7	0,2	0,6
Joensuu	7,7	8,5	9,3	9,5	0,8	0,8	0,2
Lappeenranta	9,6	10,5	10,9	12,0	0,9	0,4	1,1
Kouvola	10,8	12,6	14,1	14,2	1,8	1,4	0,1
Rovaniemi	8,4	10,2	10,8	10,9	1,8	0,6	0,2
Hämeenlinna	14,0	16,0	16,3	17,7	2,0	0,3	1,4
Seinäjoki	7,8	8,9	9,9	9,8	1,1	0,9	-0,1
Kemi-Tornio	9,5	10,9	11,1	12,1	1,4	0,2	1,0
Mikkeli	8,7	9,7	10,3	10,1	1,0	0,6	-0,2
Porvoo	16,4	17,9	17,9	18,4	1,5	0,0	0,5
Rauma	8,4	9,0	9,8	11,3	0,6	0,8	1,5
Kokkola	7,5	8,0	8,4	8,0	0,5	0,3	-0,4
Lohja	15,2	16,8	18,2	19,0	1,6	1,4	0,8
Kajaani	8,2	9,1	9,8	10,1	0,9	0,7	0,3
Imatra	8,7	9,7	10,3	11,1	1,0	0,6	0,8
Salo	8,9	10,8	12,8	16,7	1,9	2,0	4,0
Savonlinna	8,6	9,9	11,9	10,9	1,2	2,0	-0,9
Forssa	9,8	10,6	12,1	11,1	0,8	1,5	-1,0
Varkaus	6,7	7,7	10,3	11,2	0,9	2,7	0,9
Pietarsaari	5,4	6,4	7,2	6,9	1,0	0,8	-0,3
Raahe	6,7	7,6	8,3	8,2	0,9	0,7	-0,1
Valkeakoski	9,4	10,4	13,5	15,6	1,0	3,1	2,1
Iisalmi	9,1	10,7	11,4	11,6	1,6	0,7	0,2
Heinola	11,9	13,0	15,8	15,6	1,2	2,7	-0,2

Liitetaulukko 12. Jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä kuljettavissa olevien työmatkojen osuus kaupunkiseutujen keskustaajamissa kaupunkiseuduittain.

Kaupunkiseudun keskustaajama	Vuonna 2000	Vuonna 2005	Vuonna 2010	Vuonna 2015	Muutos 2000-2005	Muutos 2005-2010	Muutos 2010-2015
Helsinki	82,9 %	81,3 %	80,3 %	79,9 %	-1,6 %	-0,9 %	-0,5 %
Tampere	76,0 %	74,3 %	70,8 %	70,4 %	-1,7 %	-3,5 %	-0,4 %
Turku	75,2 %	72,9 %	71,3 %	69,8 %	-2,3 %	-1,6 %	-1,4 %
Lahti	79,0 %	75,8 %	74,2 %	72,2 %	-3,2 %	-1,6 %	-2,0 %
Oulu	73,1 %	70,8 %	69,7 %	68,1 %	-2,2 %	-1,2 %	-1,5 %
Jyväskylä	75,4 %	69,1 %	66,7 %	66,5 %	-6,2 %	-2,4 %	-0,2 %
Pori	69,8 %	64,5 %	63,0 %	60,8 %	-5,3 %	-1,5 %	-2,2 %
Kuopio	86,9 %	83,4 %	79,0 %	76,6 %	-3,5 %	-4,4 %	-2,4 %
Kotka-Hamina	69,9 %	67,5 %	66,5 %	66,4 %	-2,4 %	-1,0 %	-0,1 %
Hyvinkää-Riihimäki	81,6 %	77,0 %	74,7 %	72,7 %	-4,5 %	-2,4 %	-2,0 %
Vaasa	81,6 %	78,6 %	75,3 %	74,6 %	-3,1 %	-3,3 %	-0,7 %
Joensuu	79,1 %	75,1 %	72,3 %	72,5 %	-4,0 %	-2,7 %	0,2 %
Lappeenranta	78,3 %	73,3 %	70,7 %	69,8 %	-4,9 %	-2,6 %	-0,9 %
Kouvola	73,2 %	67,4 %	62,9 %	61,1 %	-5,8 %	-4,5 %	-1,9 %
Rovaniemi	71,5 %	67,7 %	64,4 %	64,3 %	-3,8 %	-3,4 %	-0,1 %
Hämeenlinna	77,0 %	75,5 %	72,9 %	68,7 %	-1,5 %	-2,6 %	-4,2 %
Seinäjoki	67,1 %	62,8 %	59,2 %	64,1 %	-13,6 %	0,2 %	-0,4 %
Kemi-Tornio	77,8 %	64,2 %	64,4 %	56,8 %	-4,3 %	-3,6 %	-2,4 %
Mikkeli	78,5 %	74,9 %	73,8 %	74,4 %	-3,6 %	-1,1 %	0,6 %
Porvoo	75,1 %	70,6 %	68,4 %	70,7 %	-4,5 %	-2,1 %	2,3 %
Rauma	82,0 %	75,6 %	74,7 %	71,8 %	-6,4 %	-0,9 %	-2,9 %
Kokkola	75,3 %	75,4 %	72,7 %	74,1 %	0,0 %	-2,6 %	1,3 %
Lohja	60,5 %	56,5 %	52,7 %	52,3 %	-4,0 %	-3,8 %	-0,4 %
Kajaani	83,6 %	82,6 %	80,1 %	78,6 %	-1,0 %	-2,5 %	-1,6 %
Imatra	60,0 %	57,9 %	56,6 %	53,5 %	-2,0 %	-1,3 %	-3,1 %
Salo	81,9 %	78,1 %	73,0 %	68,2 %	-3,8 %	-5,2 %	-4,8 %
Savonlinna	72,4 %	68,8 %	66,9 %	65,1 %	-3,7 %	-1,8 %	-1,9 %
Forssa	85,1 %	82,4 %	78,0 %	77,7 %	-2,7 %	-4,4 %	-0,3 %
Varkaus	85,9 %	84,2 %	77,6 %	75,4 %	-1,7 %	-6,6 %	-2,2 %
Pietarsaari	83,7 %	75,3 %	72,5 %	70,2 %	-8,4 %	-2,9 %	-2,3 %
Raahe	81,6 %	61,2 %	61,1 %	59,3 %	-20,4 %	-0,1 %	-1,8 %
Valkeakoski	81,2 %	79,5 %	71,8 %	67,3 %	-1,7 %	-7,7 %	-4,5 %
Iisalmi	80,4 %	75,8 %	74,4 %	71,8 %	-4,6 %	-1,4 %	-2,6 %
Heinola	77,7 %	75,4 %	72,0 %	71,5 %	-2,3 %	-3,5 %	-0,4 %





Mihin suuntaan suomalaisten yhdyskuntien rakenne on kehittymässä? Millaisia muutoksia on tapahtunut taajamien maankäytössä, asutuksessa, palveluissa ja arkimatkoissa? Kuinka kehitys eroaa erikokoisten kaupunkiseutujen ja maaseututaajamien välillä? Kysymyksiin vastaamiseksi on koottu yhteen keskeisimpiä indikaattoreita ja tarkasteltu niiden kehitystä viime vuosikymmeninä ja vuosina.

Katsaus perustuu Suomen ympäristökeskuksen tuottamiin ja ylläpitämiin aluerajauksiin ja tietoaineistoihin. Indikaattorien yhteydessä esitetään tulkinta tapahtuneiden muutosten merkityksestä ja arvioidaan tulevaa kehitystä.

Tulosten perusteella yhdyskuntien pitkään jatkunut hajautuminen on taittumassa. Taajamat ovat aiempaa tiiviimpiä täydennysrakentamisen ansiosta erityisesti suurimmilla kaupunkiseuduilla. Kuitenkin esimerkiksi matkat kotoa työpaikalle ja palvelujen ääreen ovat edelleen pidentyneet, tosin hitaammin kuin aiemmin.



ISBN 978-952-11-4935-1 (nid.)

ISBN 978-952-11-4936-8 (PDF)

ISSN 1796-1718 (pain.)

ISSN 1796-1726 (verkkoj.)